



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
BRAUNSCHWEIG



Forschungsberichte aus dem
Institut für Sozialwissenschaften (ISW)

Nr. 80

Ulrich Menzel

Imperium oder Hegemonie?

Folge 3: Genua und die mediterrane Weltwirtschaft 1261-1350

September 2007

ISSN-Nr. 1614-7898

Institut für Sozialwissenschaften
Bienroder Weg 97
38106 Braunschweig
www.tu-braunschweig.de/isw

32 Dec 1964

Nr. 80

Ulrich Menzel

Imperium oder Hegemonie?

Folge 3: Genua und die mediterrane Weltwirtschaft 1261-1350

September 2007

3. Genua und die mediterrane Weltwirtschaft 1261-1350

- 3.1 Genua und das hegemonietheoretische Modell
- 3.2 Die maritimen Innovatoren
- 3.3 Aufstieg und hegemonialer Konflikt
- 3.4 Dirigent der "mediterranen Weltwirtschaft"
- 3.5 Extern verursachter Niedergang

Bei diesem Text handelt es sich um die dritte Fallstudie zum Projekt "Imperium oder Hegemonie. Historisch-komparative Untersuchungen zu einem aktuellen Problem", das seit 2001 bearbeitet wird. Weitere Fallstudien werden folgen und zu einem späteren Zeitpunkt als Kapitel einer umfassenden Monographie zum Thema Verwendung finden. Zum theoretischen Rahmen vgl. meinen Aufsatz "Anarchie oder hegemoniale Ordnung?" In: WeltTrends 12.2004, Nr. 44, S. 125-142 sowie meine Auseinandersetzung mit Herfried Münkler "Imperium oder Hegemonie? Die USA als hegemoniale Ordnungsmacht" In: Kommune 23.2005/06, Dez.-Jan., S.65-72.

Folge 1: Song-China 960-1204.

= Forschungsberichte aus dem Institut für Sozialwissenschaften Nr. 78, April 2007.

Folge 2: Pax Mongolica 1230-1350 und die Globalisierung vor der Globalisierung.

= Forschungsberichte aus dem Institut für Sozialwissenschaften Nr. 79, Juni 2007.

Weitere Materialien zum Thema sowie eine laufend erweiterte Bibliographie, in der auch alle hier zitierten Titel verzeichnet sind, findet sich unter: <http://www-public.tu-bs.de:8080/~umenzel/inhalt/dienstleistungen/bibliographien.html>.

3. Genua und die mediterrane Weltwirtschaft 1261-1350

3.1. Genua und das hegemonietheoretische Modell

Aus hegemonietheoretischer Perspektive rückt Europa erstmals im Hochmittelalter ins Blickfeld. Dieser Umstand hat paradoxerweise sowohl mit der imperialen Expansion der Mongolen wie mit deren Niedergang zu tun, bildete Westeuropa doch den äußersten westlichen Ausläufer des vormodernen Weltsystems, das während der Pax Mongolica seine größte Ausdehnung hatte. In den Jahren 1242 und 1260 gelangte diese Expansion nämlich im Westen an ihre Grenze. Westeuropa fiel nicht in den Herrschaftsbereich der Mongolen. Deren Durchbruch zum Mittelmeer wurde abgewehrt. Dies verlängerte die Lebensdauer des griechisch-byzantinischen Reiches für weitere 200 Jahre (bis 1453) und des Mameluken-Reiches in Ägypten, Syrien und Palästina (bis 1517). Es bewahrte auch den sunnitischen Islam und erlaubte die Fortsetzung der ersten großen wirtschaftlichen Expansion Europas seit dem Niedergang des Römischen Reiches. Letztere hatte nach der Jahrtausendwende eingesetzt und sollte, weil der befürchtete Mongolensturm und seine zerstörerischen Wirkungen ausblieben, bis etwa 1350 dauern, als die in China ausgebrochene Pest Europa auf den transkontinentalen und maritimen Routen gleich an mehreren Stellen mit voller Wucht fasste. Die Folge war eine dramatische Dezimierung der Bevölkerung und ein ebenso dramatischer Rückgang der wirtschaftlichen Aktivitäten auf der Achse des alten Weltsystems von China bis Westeuropa¹.

¹ Vgl. dazu Abu-Lughod 1989, S. 171ff.

Diese "kommerzielle Revolution"² hatte aber nicht nur zu einem Aufschwung des innereuropäischen Fernhandels zur Konstituierung der "mediterranen Weltwirtschaft" (Braudel)³ und deren Anbindung an die vormoderne Weltwirtschaft geführt, sondern auch die frühindustrielle Entwicklung in Europa selbst ausgelöst. Hierzu gehörten in erster Linie Textilindustrie (Wolle) und Schiffsbau, dem sowohl kommerzielle wie militärische Bedeutung zukam. Beides hatte Konsequenzen für den Handel. Der Schiffsbau machte den Seehandel möglich und damit eine kostengünstige Verbindung über lange Entfernungen und trug zur arbeitsteiligen Integration weit auseinander liegender Regionen bei. Textilien und Schiffe waren aber nicht nur Handelswaren, ihre Erzeugung regte auch einen wachsenden Handel mit Roh- und Hilfsstoffen (Wolle, Flachs, Farbstoffe, Holz, Eisen, Pech u.a.) an und erschloss neue Regionen an der europäischen Peripherie im Norden und Osten für wirtschaftliche Aktivitäten, die über die bloße Subsistenzwirtschaft hinausgingen.

Die beiden Zentren der spätmittelalterlichen Wirtschaft lagen in Flandern und Oberitalien. Verbunden waren beide Regionen durch die Champagne-Messen, die nach einem festen Rhythmus über das Jahr verteilt in Provins, Troyes, Logny und Bar-sur-Aube abgehalten wurden.⁴ Sie sind seit der zweiten Hälfte des 11. Jahrhunderts als regionale Jahrmärkte belegt, entwickelten sich Ende des 12. Jahrhunderts zu großen internationalen Messen, erlebten ihre Blüte im 13. Jahrhundert und mussten um die

² Vgl. dazu Jacques Le Goff, *Das Hochmittelalter*. Frankfurt 1965; Robert L. Reynolds, *Genoese Trade in the Late Twelfth Century: Particularly in Cloth From the Fairs of Champagne*. In: *Journal of Economic and Business History* 3.1931. S. 262-381; H.C. Darby, *The Face of Europe on the Eve of the Great Discoveries*. In: G.R. Potter (Hrsg.), *The New Cambridge Modern History*. Bd. 1: *The Renaissance 1493-1520*. Cambridge 1964. S. 20-49; Herman van der Wee, *Structural Changes in European Long-North, 1350-1750*. In: Tracy 1993. S. 14-33; R. de Roover, *The Organization of Trade*. In: Postan/Rich/Miller 1963. S. 42-118; Robert S. Lopez, *The Trade of Medieval Europe: The South*. In: Postan/Rich 1952. S. 257-354; Jacques Bernard, *Handel und Geldwesen im Mittelalter*. In: Cipolla/Borchard 1983. S. 177-217.

³ Fernand Braudel, *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II.* 3. Bde. Frankfurt 1998.

⁴ Vgl. dazu Charles Verlinden, *Markets and Fairs*. In: Postan/Rich/Miller 1963, S. 119-153.

Mitte des 14. Jahrhunderts ihren Niedergang hinnehmen. Verbunden durch dieses Scharnier erstreckte sich eine nach Westen gebogene, bananenförmige Region der frühen Prosperität in Europa von Norditalien über die Alpenpässe nach Süddeutschland und Burgund, durch die Champagne bis nach Flandern mit Ausläufern nach Südengland, in die Nördlichen Niederlande und weiter in den Ostseeraum. Hauptakteure des Handelsnetzes im Norden waren die Hansestädte mit ihrem Zentrum Lübeck⁵ und im Süden die italienischen Hafenstädte - insbesondere Genua, das über die französischen Alpenpässe, und Venedig, das über den Brenner angebunden war.

Genua und Venedig waren aber nicht nur die südlichen Endpunkte dieses kontinentaleuropäischen Handelsnetzes, sondern neben Pisa, Amalfi, Ancona u.a. Hafenstädten auch Ausgangspunkte eines zweiten, mediterranen Handelsnetzes, das vom Schwarzen Meer bis zum Atlantik reichte. Und sie waren die wichtigsten Akteure im Handel mit dem Orient, der in Ägypten und Syrien das Mittelmeer bzw. in Tana an der Mündung des Don das Asowsche Meer erreichte. Ein vierter Ausläufer war der Transsahara-Handel, der in Tunis oder Tripolis das Mittelmeer erreichte. Der Fernhandel war damit die "Grenze" der Italiener, der sie in immer neue Regionen vorstoßen ließ.

Dieses erste Weltsystem unter Einschluss Europas erreichte um 1250 seine größte Ausdehnung. Im Norden sorgten die Mongolen für eine sichere Landverbindung von Peking bis zum Schwarzen Meer. Im Süden gab es eine direkte Seeverbindung vom Indischen Ozean in das Rote Meer und dann den Nil abwärts bis zu den ägyptischen Hafenstädten Alexandria und Damiette im Nildelta. Dieses Nadelöhr wurde von den Mameluken beherrscht. Dazwischen

⁵ Lübeck wäre aufgrund seiner Vorort- und Vormachtrolle für den Hanseeraum in Nord- und Nordosteuropa es wert gewesen, mit einer eigenen Fallstudie gewürdigt zu werden. Das "lübische Weltsystem" im Ostseeraum wies jedenfalls starke Parallelen zu den genuesischen und venezianischen Pendants im Mittelmeerraum auf. Vgl. dazu Philippe Dollinger, *Die Hanse*. 5. Aufl. Stuttgart 1998; Rolf Hammel-Kiesow, *Die Hanse*. München 2004.

lag die Verbindung über den Persischen Golf, via Basra flussaufwärts bis Bagdad und von dort über die Karawanenwege zur syrischen Mittelmeerküste bzw. nach Konstantinopel. Diese Region war etwa 100 Jahre lang zwischen den Mameluken, den Byzantinern, den Mongolen und den "fränkischen" Kreuzfahrern umkämpft. Seitenlinien nutzten den Schwarzmeerhafen Trapezunt und die Landverbindung via Täbris in Persien nach Zentralasien, dienten aber auch dem innerasiatischen Handel.

Ob in Tana an der Mündung des Don, ob in Caffa auf der Krim, Trapezunt an der kleinasiatischen Schwarzmeerküste, ob in Pera ("gegenüber"), der Vorstadt von Konstantinopel auf der anderen Seite des Goldenen Horns, ob in Akkon an der syrischen Küste, ob im Nildelta, in Tripolis, Tunis, Algier, Oran oder anderen nordafrikanischen Häfen, überall waren es zuvorderst italienische Kaufleute, die Faktoreien unterhielten, die dort anlandenden Produkte des Orients (Gewürze, Drogen, Luxuswaren) aufkauften, um sie in Italien, Frankreich, Spanien, Deutschland, den Niederlanden oder England abzusetzen. Die italienische Überlegenheit im Handel gründete sich in erster Linie auf ihre kommerzielle Organisation. Militärisch reichte die Macht allerdings nicht über die Alpen und vermochte auch im Mittelmeer immer nur punktuellen Charakter zu haben. Militärisch führend waren die Italiener nur zur See. Konkurrenz erwuchs ihnen hier allenfalls von den Katalanen, Provençalern und Mallorcanern.

Die mit Abstand wichtigsten Akteure in diesem Ost-West- und Nord-Süd-Handel waren seit Ende des 13. Jahrhunderts die Stadtrepubliken Genua und Venedig. Beide beschränkten sich ursprünglich auf ihre Einflusszonen im Thyrrhenischen Meer und der Adria bzw. später auf das westliche und östliche Mittelmeer, um dann in eine Dauerrivalität um den gesamten Mittelmeer- und Schwarzmeerraum einzutreten, die später sogar auf die europäische Atlantikküste von Cadix bis Flandern ausgedehnt wurde. Genua war dabei eher im 13. Jahrhundert und Vene-

dig eher im 14. Jahrhundert die Macht, die in der Konkurrenz der italienischen Seestädte die Vormachtstellung errang⁶. Im Unterschied zu Florenz (und teilweise Venedig) war Genua eher eine kommerzielle, aber kaum eine industrielle oder gar kulturelle Metropole. Es wurde in vielerlei Hinsicht zum europäischen Pendant der Mongolen. Die Mongolen waren eine Territorialmacht, Genua war eine Seemacht. Die Mongolen stützten sich auf eine Kavallerie, die Genuesen auf eine Galeerenflotte. Die Mongolen waren die Innovatoren der Reiterei, die Genuesen die Innovatoren des maritimen und kommerziellen Sektors. Die Mongolen waren eine reine Militärmacht, die Genuesen eine Handelsmacht. Die Mongolen betrieben kontinentale Expansion, die Genuesen betrieb maritime Expansion, die durch ein weitgespanntes Netz aus Hafenkolonien, Vertragshäfen, Konzessionen und Faktoreien abgesichert wurde. Die Mongolen eroberten die halbe Welt, Genua besaß nur ein winziges Territorium entlang der Ligurischen Küste von Monaco bis Porto Venere. Die wirtschaftliche Basis der Mongolen war der Tribut, der den eroberten Völkern abgepresst wurde. Die wirtschaftliche Basis der Genuesen war der Profit, den sie im Zwischenhandel erzielten. Beide ergänzten sich, beide kooperierten, beide partizipierten an der Stärke des anderen. Deshalb ist es nicht verwunderlich, dass der Auf- und Abstieg beider Mächte eine starke Synchronität aufweist.

Auch wenn Genua ganz anders war als das Mongolische Imperium, so scheint es sich doch in das hegemonietheoretische Modell einzufügen. Genua war sicherlich kein Weltreich sondern "nur", wenn überhaupt, Hegemonialmacht. Im Abfolgeschema der Hegemonietheoretiker nimmt es jedenfalls einen prominenten Platz ein und besetzt den Hegemoniezyklus von 1190 - 1300, wobei der genuesische Zyklus in der ersten Hälfte vom Leitsektor "Cham-

⁶ Vgl. dazu den Überblick bei Eugene H. Byrne, *Genoese Trade with Syria in the Twelfth Century*. In: *The American Historical Review* 25.1920, 2. S. 191-219.

pagnemessen" und in der zweiten Hälfte vom Leitsektor "Schwarzmeerhandel" getragen worden sein soll⁷. Diese systematische und zeitliche Verortung wirft allerdings eine Reihe von substantiellen empirischen und theoretischen Fragen auf. Zwar ist es möglich, alle Bestandteile eines genuesischen Zyklus von Innovation, Anlauf, hegemonialer Ordnung und Niedergang mit seinen Komponenten Innovationstätigkeit, Existenz eines Leitsektors und hegemonialen Ausscheidungskämpfen zu benennen, fraglich ist aber deren Substanz, insbesondere die Substanz einer möglichen genuesischen Hegemonie.

Immerhin handelt es sich in diesem Fall um nicht viel mehr als einen Stadtstaat, der auf dem Höhepunkt seiner Macht in seinem territorialen Kerngebiet gerade 150.000 Einwohner zählte und der nur über punktuellen Kolonialbesitz im Mittelmeer und Hafenkolonien am Schwarzen Meer verfügte. Von einer ausgeprägten Staatsmacht kann schon gar nicht die Rede sein. Genua war im Unterschied zu Venedig immer Teil des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation und auch in seiner Hochphase nie völlig souverän. Seine staatlichen Strukturen im Innern waren auf ein Minimum beschränkt. Selbst die Kriegsflotte konnte nicht permanent unterhalten werden und bedurfte von Fall zu Fall privater Ergänzungen. Die Macht lag bei den großen Familien, die als Reeder, Kaufleute und Admiräle, ggf. sogar auf eigene Rechnung als maritime Söldnerführer, fungierten und operierten. Die politische Fraktionierung im Innern nach Guelfen (Papstpartei) und Ghibbelinen (Kaiserliche Partei) erfolgte entlang den großen Familien, deren Interessen wiederum mit einzelnen Handelsrouten verbunden waren. Auch war die Botmäßigkeit der Kolonien gegenüber der Mutterstadt nicht eindeutig. Diese verwalteten und finanzierten sich selbst. Genua war der extreme Fall einer Handelsmacht, die nicht in der Lage war, dauerhaft große Militärkontingente aufzubieten oder gar

⁷ Modelski/Thompson 1996, S. 69, 171, 191.

Länder zu erobern, zu besetzen, zu verwalten und auszubeuten. Seine militärischen Unternehmungen waren immer saisonabhängig, wurden durch den Beginn der Ernte oder die Ausfahrt der Handelsflotte terminiert und konnten folglich immer nur punktuellen Charakter haben zum Schutz eines Handelskonvois, als Strafaktion gegen Piraten, zur Mobilisierung einer großen Flotte, um einer anderen Macht eine Seeschlacht zu liefern oder um einen Hafen zu blockieren.

Daneben stellt sich die empirische Frage nach dem relativen Gewicht Genuas im internationalen System. Wie viel Prozent des europäischen Fernhandels oder gar des Welthandels wurden von Genua abgewickelt? Über welche finanziellen Ressourcen verfügte Genua im Vergleich zu den übrigen zeitgenössischen Mächten? Wie groß war, um dem Indikator Modelskis zu folgen, die genuesische Flotte im Vergleich zu ihren zeitgenössischen Konkurrenten? Wer soll außer den italienischen, provenzalischen und katalanischen Rivalen bei dieser Positionierung berücksichtigt werden? Dazu gehören mindestens die byzantinischen, mamelukischen und fatimidischen Flotten im Mittelmeer⁸. Gehören zum Vergleich auch die Hanseflotte, die Schiffe der Niederländer und Engländer in Nord- und Ostsee? Wie steht es mit den arabischen und indischen Schiffen im Indik, im Roten Meer, im Persischen Golf? Muss gar die mongolische Flotte, die gegen Japan oder Südostasien aufgeboten wurde, dazugezählt werden? Alles Fragen, die sich empirisch kaum beantworten lassen. Angesichts dieser vielen offenen Fragen lautet der grundsätzliche Zweifel: Wenn Genua nur über einen geringen eigenen Herrschaftsraum verfügte und auch nicht in der Lage war, dauerhaft eine ansehnliche Flotte zu unterhalten, wie sollte es da die Rolle einer Hegemonialmacht ausfüllen, die für internationale Ord-

⁸ Vgl. dazu für die frühe Zeit Ekkehard Eickhoff, Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland. Das Mittelmeer unter byzantinischer und arabischer Hegemonie (650-1040). Berlin 1966.

nung sorgt, die in der Lage ist, internationale öffentliche Güter bereit zu stellen?

Einer der Gründe für die unbefriedigende Datenlage ist sicherlich der Umstand, dass es, anders als im Falle Venedigs, keine umfassende Monographie neueren Datums zu Genua gibt, die dazu noch einen hegemonietheoretischen Ansatz verfolgt. Die vorliegenden Monographien sind älter oder veraltet⁹, behandeln nur einen historischen Ausschnitt oder Teilaspekte wie die Flotte, die Kolonialpolitik, einzelne Kolonien, die Rolle der Kaufleute in der Politik, den mittelalterlichen Fernhandel insgesamt, den Beitrag Genuas zu den Kreuzzügen oder Details des Finanzwesens¹⁰. Der einzige Titel, der eine umfassende Darstellung verspricht, Georg Caros zweibändiges Werk "Genua und die Mächte am Mittelmeer 1257-1311", behandelt nur den Zeitraum von 50 Jahren und stammt aus dem Jahre 1895!¹¹ Die besten Kenner der Materie, Eugene H. Byrne, Jacques Heers und Robert Sabatino Lopez, vergraben sich in wichtige Details der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, wagen sich aber nicht an die große Genua-Monographie, möglicherweise eine Folge der fragmentarischen Quellenlage, die sich vor allem aus den Archiven einzelner Firmen zusammensetzt.

⁹ Z.B. die sozialgeschichtliche Darstellung von Jacques Heers, *Gênes au XVe siècle. Activité économique et problèmes sociaux*. Paris 1961.

¹⁰ Vgl. dazu exemplarisch Philip P. Argenti, *The Occupation of Chios by the Genoese and Their Administration of the Island 1346-1566*. 3 Bde. Cambridge 1958. Argenti bringt allerdings eine lange Einleitung zur genuesischen Kolonialpolitik insgesamt. Ferner Eugene H. Byrne, *Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries*. Cambridge, Mass. 1930; Eduard Heyck, *Genua und seine Marine im Zeitalter der Kreuzzüge*. Innsbruck 1886; Benjamin Z. Kedar, *Merchants in Crisis: Genoese and Venetian Men of Affairs and the Fourteenth-Century Depression*. New Haven 1976; Robert S. Lopez, *The Trade of Medieval Europe: The South*. In: Poston/Rich 1952. S. 257-354; G. V. Scammel, *The World Encompassed: The First European Maritime Empires 800 - 1650*. London 1981 mit einem vorzüglichen Kapitel über Genua; Adolf Schaube, *Handels-geschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebietes bis zum Ende der Kreuzzüge*. Osnabrück 1906. Einen guten Überblick gibt der Lexikon-Artikel von G. Petti Balbi, *Genua*. In: *Lexikon des Mittelalters*. Bd. IV. München 2002. Sp. 1251-1261.

¹¹ Neudruck Aalen: Scientia 1967.

Auch wenn die Hegemonietheoretiker sich sehr sicher sind – unter den wenigen Genua-Spezialisten hat sich keiner der Frage gestellt, ob Genua wirklich eine Hegemonialmacht war und womöglich in eine Reihe mit großen Reichen, wie Song-China, den Mongolen, den Osmanen oder den Spanischen Habsburgern gestellt werden kann. Aus diesem Desiderat ließe sich der Schluss ziehen, dass Genua gar keine Hegemonialmacht war, sondern immer nur der Trittbrettfahrer anderer Mächte. Dabei bieten sich zuerst die europäischen Kreuzritter an, war Genua doch der große Nutznießer der Kreuzzüge. Es verdiente nicht nur am Transport von Soldaten, Ausrüstungen und Pilgern ins Heilige Land, sondern gründete auch im Gefolge der Kreuzfahrerstaaten an der syrischen Küste seine Faktoreien für den Orienthandel. Aber ohne die logistische Unterstützung Genuas, ohne die Niederringung der Fatimidenflotte zeitgleich zum Ersten Kreuzzug, ohne die genuesische Belagerungstechnik zur Erstürmung von Jerusalem wäre der Erfolg der Kreuzritter fraglich gewesen. So gesehen war deren Gegenleistung angemessen. Ein weiterer Kandidat ist Byzanz. Im Zuge des Viertes Kreuzzuges wurde Konstantinopel von den Kreuzrittern erobert und für knapp 60 Jahre zum Protektorat der Venezianer. Der byzantinische "Unabhängigkeitskampf" wurde von Genua gegen Papst und Venedig unterstützt nach dem bekannten Muster. Nach der Wiedergewinnung der byzantinischen Souveränität erhielt Genua Privilegien, insbesondere das des Handelsmonopols im Schwarzen Meer¹². Im Gegenzug verpflichtete es sich, auch weiterhin bis zu 50 Galeeren zu stellen, wenn der griechische Kaiser es verlangte. Genua belieferte zwar die Kreuzritter, belieferte aber auch deren Gegner, die Mameluken, mit militärischer Konterbande (Holz für den Schiffsbau, Zinn, Eisen, Pferde) und schloss mit ihnen Handelsverträge. Nicht gering zu schätzen sind schließlich die guten Beziehungen zum Khanat der Goldenen Horde und dem Ilkhanat in Persien. Die Mongolen räumten den Genuesen eine starke

¹² Details bei Argenti 1958, S. 23 ff.

Stellung im Karawanenhandel quer durch Asien ein und ließen es zu, dass Genua im Persischen Golf und im Roten Meer aktiv wurde, sogar Niederlassungen und Faktoreien im Becken des Indischen Ozeans bis nach China unterhalten konnte.

Deshalb sollte es heißen: Genua konnte seine starke Stellung als internationaler Dienstleister und als Handelsstaat erringen, weil es sich gut stellte mit den mächtigen Waffenstaaten und eine geschickte Schaukelpolitik betrieb zwischen den Mächten, Kulturen und Religionen und sich wenig um fundamentalistische Fragen wie den Kreuzzugsgedanken kümmerte, sondern immer nur kühl den kommerziellen Nutzen kalkulierte. Genua unterstützte immer nur die Seite, die gerade den meisten Vorteil versprach. Die jeweiligen Partner ließen sich darauf ein, weil Genua über eine hervorragende Logistik verfügte und als Gegengewicht gegen Venedig eingesetzt werden konnte.

Nicht eindeutig zu beantworten ist die relative Positionierung gegenüber Venedig. Venedig war über Jahrhunderte die Dauerri-
valin. Ging die genuesische "Hegemonie" im 13. Jahrhundert einer venezianischen im 14. Jahrhundert voran oder war es eher ein fragiles Patt, eine "Doppelhegemonie" oder gar ein doppeltes Freeridertum mit sorgsam getrennten Einflusssphären? Waren sich beide wirklich so ähnlich, wie es auf den ersten Blick erscheint? Oder war nicht Venedig viel eher ein Staat und kein Stadtstaat mit einem hohen Maß von Zentralismus, mit einer staatlich gelenkten Wirtschaft, mit dem viel größeren Territorialbesitz der terra ferma und der eindeutigen Souveränität gegenüber dem westlichen und seit 1204 auch gegenüber dem östlichen Reich? Insofern wäre Venedig viel eindeutiger ein Fall für das hegemoniale Abfolgeschema.

Wenn man sich aber auf das Modell einlässt, ist zumindest die Periodisierung eindeutig, auch wenn sie nicht so ganz der Periodisierung bei Modelski/Thompson entspricht. Die Anlaufphase

reicht von etwa 1100 (1097 Formierung der Kommune Genua) bis in die 1250er Jahre. Danach begannen die Seekriege mit Pisa und Venedig (Hegemonialkonflikt I). Der Vertrag von Nymphaion (1261) sicherte das Handelsmonopol im Schwarzen Meer. Die Phase der "Hegemonialen Ordnung" würde demnach von 1261 bis 1348 reichen, als die Pest in Caffa und Genua ausbrach. In diesen 90 Jahren erreichte Genua zweifellos den Zenith seiner relativen kommerziellen Stärke. Pisa wurde endgültig als die eine Rivalin ausgeschaltet (1284), Byzanz wurde wirtschaftlich abhängig, das genuesische Handelsregime reichte auf der Landroute bis Zentralasien, das Ende der Kreuzfahrerstaaten (1291) wurde durch Abkommen mit den Mameluken kompensiert, Venedigs Flotte bei Curzola (1298) vernichtend geschlagen und im Friedensvertrag von Mailand (1299) mindestens ein Patt gegen die andere Rivalin durchgesetzt. Der Niedergang erfolgte parallel zum Niedergang der Pax Mongolica. Der Hegemonialkonflikt II wurde demzufolge nur noch mit Venedig ausgetragen und endete mit dem Ausscheiden Genuas aus dem Orienthandel. Genua wandte sich seitdem wieder nach Westen und verlegte sich später auf das internationale Finanzwesen, insbesondere die Finanzierung der portugiesischen und kastilischen Expansion auf dem Atlantik.

3.2 Die maritimen Innovatoren

Genua war im ausgehenden Mittelalter nicht nur die Stadt der Kaufleute, Genua war auch die Stadt der Innovatoren, die Stadt, die den Fernhandel revolutionierte. Diese Innovationsfreude war gepaart mit Entdeckerlust und Abenteuerertum bis über die Grenze der Piraterie hinaus. Die englische Bezeichnung "Merchant Adventurers" bringt diese schillernde Doppeldeutigkeit auf den Begriff. Vieles, was in späteren Jahrhunderten den Portugiesen, Spaniern, Niederländern, sogar den Engländern als Innovationsleistung zugeschrieben wird, stammte in Wirk-

lichkeit aus Genua oder wurde von Genuesen unter fremder Flagge betrieben. Christoph Kolumbus (Christoforo Colombo) und John Cabot (Giovanni Caboto), die beide den Seeweg nach Indien auf der Westroute suchten und die "Neue Welt" unter spanischer bzw. englischer Flagge entdeckten, waren nur die berühmtesten Genuesen in fremden Diensten.

Umstritten ist allerdings, welche Innovationen auf das jeweilige Konto der rivalisierenden italienischen Seestädte gingen. Genua war mindestens der Vorreiter. Umstritten ist ferner, ob Genua (bzw. die Italiener) selber die Innovatoren waren oder ob ihre Innovationen nur Diffusionen waren, die aus dem Kontakt mit den Orientalen stammten, so dass vieles in Wirklichkeit chinesischen, indischen oder arabischen Ursprungs war und entlang der Handelsrouten nach Europa gelangte. Genua bzw. die Italiener waren nur die ersten in Europa, die das Neue einführten, adaptierten und verbreiteten, Oberitalien nur das Einfallstor orientalischen Wissens und orientalischer Waren in einen noch rückständigen Kontinent. Ex oriente lux. Es war nur Appendix eines vormodernen Weltsystems, dessen Zentrum im Orient lag¹³. Die oberitalienischen Städte hätten demzufolge die gleiche Funktion wie später die Hafenkolonien und Treaty Ports im Orient besessen, die dort zum Ort der Diffusion westlichen Wissens wurden. Wenn es tatsächlich so war, dann wäre das ein schönes Beispiel für Franks ReOrientierungsthese und seiner These vom uralten Weltsystem, dessen Zentrum sich in langen Zyklen um die Welt bewegt¹⁴. Die These von der bloßen Diffusion ist allerdings umstritten und empirisch sicherlich nur, wenn überhaupt, durch sehr intensives Quellenstudium im Detail zu belegen. Das Gegnerargument lautet, dass der Triumph des Westens, das heißt der Italiener, über die muslimischen und by-

¹³ John M. Hobson, *The Eastern Origins of Western Civilisation*. Cambridge 2004; Dietmar Rothermund/Susanne Weigelin-Schwiedrzik (Hrsg.), *Der Indische Ozean. Das afro-asiatische Mittelmeer als Kultur- und Wirtschaftsraum*. Wien 2004.

¹⁴ Vgl. Andre Gunder Frank, *ReOrient: Global Economy in the Asian Age*. Berkeley 1998.

zantinischen Rivalen um die Seemacht im Mittelmeer auch Ausdruck einer erfolgreichen Gegeninnovation war¹⁵.

Ausgangspunkt für alle Neuerungen war in Genua der maritime Sektor, der auch seine beiden nennenswerten Industrien, den Schiffsbau und die Rüstungsindustrie, hervorgebracht hat. Die Werftindustrie¹⁶ Genuas ist ein schönes Beispiel für induzierte backward linkages, mussten doch alle Materialien - Holz, Eisen, Pech, Teer, Hanf, Leinen - importiert werden. Die Werften bauten eine breite Palette von Schiffstypen entsprechend den unterschiedlichen Anforderungen. Am bekanntesten war die Galeere, die dem reinen Segelschiff in punkto Schnelligkeit überlegen war. Es gab die militärische Version, die als "Hauptkampfschiff" im Sinne Modelskis diente, aber auch als Truppentransporter eingesetzt wurde, und die kommerzielle Version, die zum Transport von Luxusgütern auf langen Strecken oder als Passagierschiff zum Transport von Pilgern eingesetzt wurde. In der frühen Standardversion maß eine Galeere etwa 40 Meter in der Länge und vier bis fünf Meter in der Breite. Sie hatte 350 Mann Besatzung, darunter 150 Ruderer, und war auf Geschwindigkeit konstruiert. Angetrieben wurde sie von 52 Rudern und einem Hilfssegel, das bei entsprechendem Wind zu hissen war. Die Ladekapazität der gedeckten Version betrug 600-800 Tonnen Stückgut bzw. 1000 Pferde oder 1000 Passagiere. Bei späteren, größeren Typen konnte die Besatzung bis zu 390 Mann, darunter 280 Ruderer, betragen. Die Ruderer rekrutierten sich ursprünglich aus Freiwilligen, später kamen Sträflinge und zunehmend Sklaven zum Einsatz. Die große Transportgaleere war in Genua entwickelt worden, wurde allerdings später von Venedig effektiver genutzt.

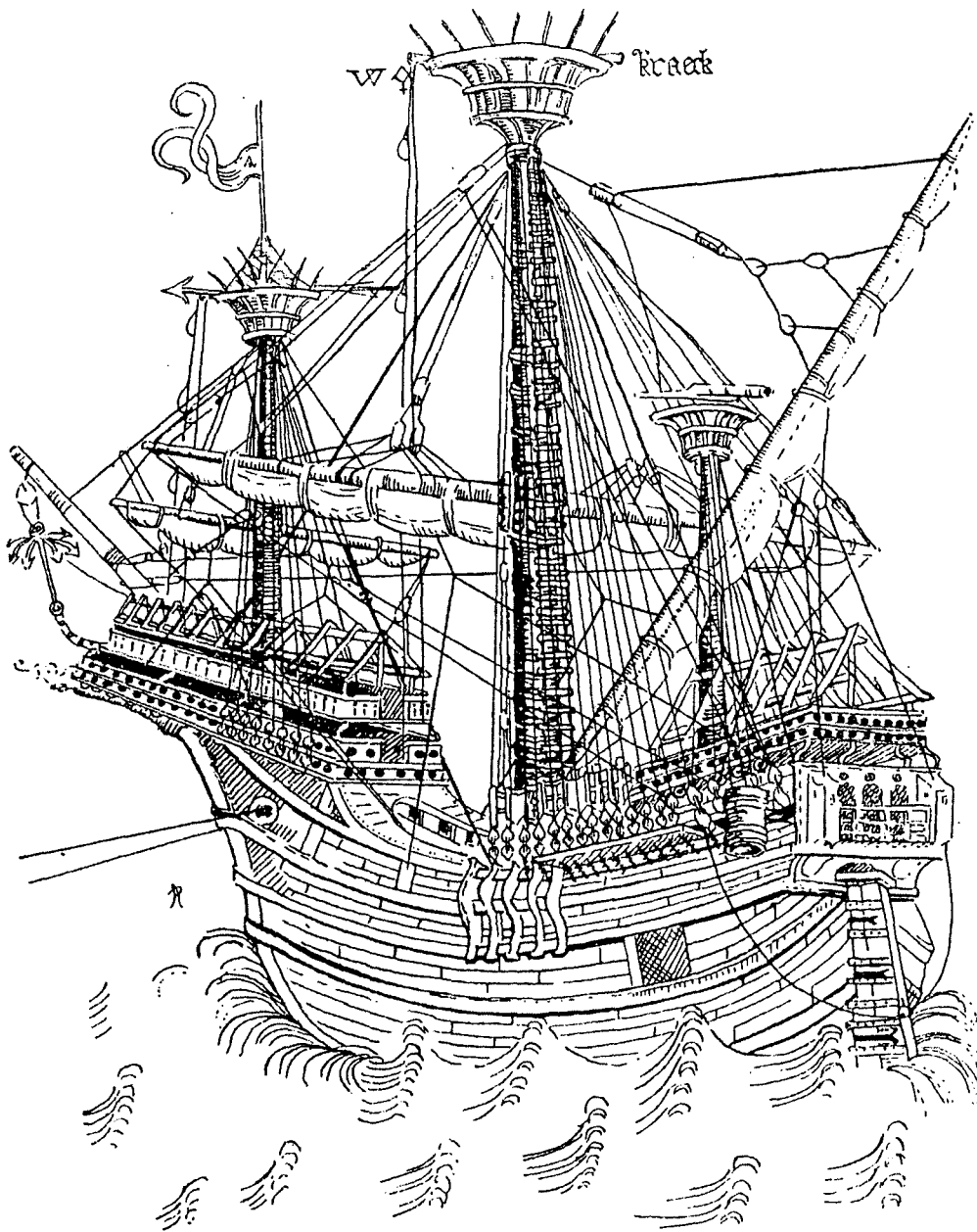
¹⁵ Vgl. dazu Archibald A. Lewis, *Naval Power and Trade in the Mediterranean A.D. 500-1100*. Princeton 1951, S. 225.

¹⁶ Vgl. dazu im Detail Byrne 1930, Heyck 1886.

Der zweite wichtige Schiffstyp war die Karacke oder Navis, ein dreimastiges Segelschiff, das von den Zeitgenossen als das "beste in der ganzen Welt" bezeichnet wurde¹⁷. Die Karacke verfügte über mehrere Decks und wurde für den Transport von Massenfrachtgütern auf allen von den Genuesen befahrenen Routen eingesetzt. Neben dem eigentlichen Laderraum (bis zu 1000 Tonnen) konnten bis zu 80 Kabinen für mitreisende Kaufleute belegt werden. Entscheidende Neuerung für ihre Manövrierfähigkeit waren das Heckruder und das Lateinsegel am Fockmast, das entsprechend der Windrichtung gedreht wurde und damit auch das Kreuzen gegen den Wind erlaubte.

¹⁷ Vgl. G.K. Scammel, *The World Encompassed: The First European Maritime Empires c. 800 - 1650*. London 1981, S. 195.

Abb. 3.1: Genuesische Karacke



Quelle: Scammel 1981, S. 195.

Daneben gab es eine breite Palette von kleineren Varianten der beiden Grundtypen und diverse Mischtypen, so eine zweimastige Galeere, die Sagitte, ein mittelgroßes Ruderschiff, die Galea oder die Galeone als Segelschiff. Sowohl die Karacke als großes Lastschiff wie die Galeone als kleinere und schnellere Variante mit militärischer Funktion, später von den Portugiesen und Spaniern auf ihren Atlantik- und Indikfahrten eingesetzt,

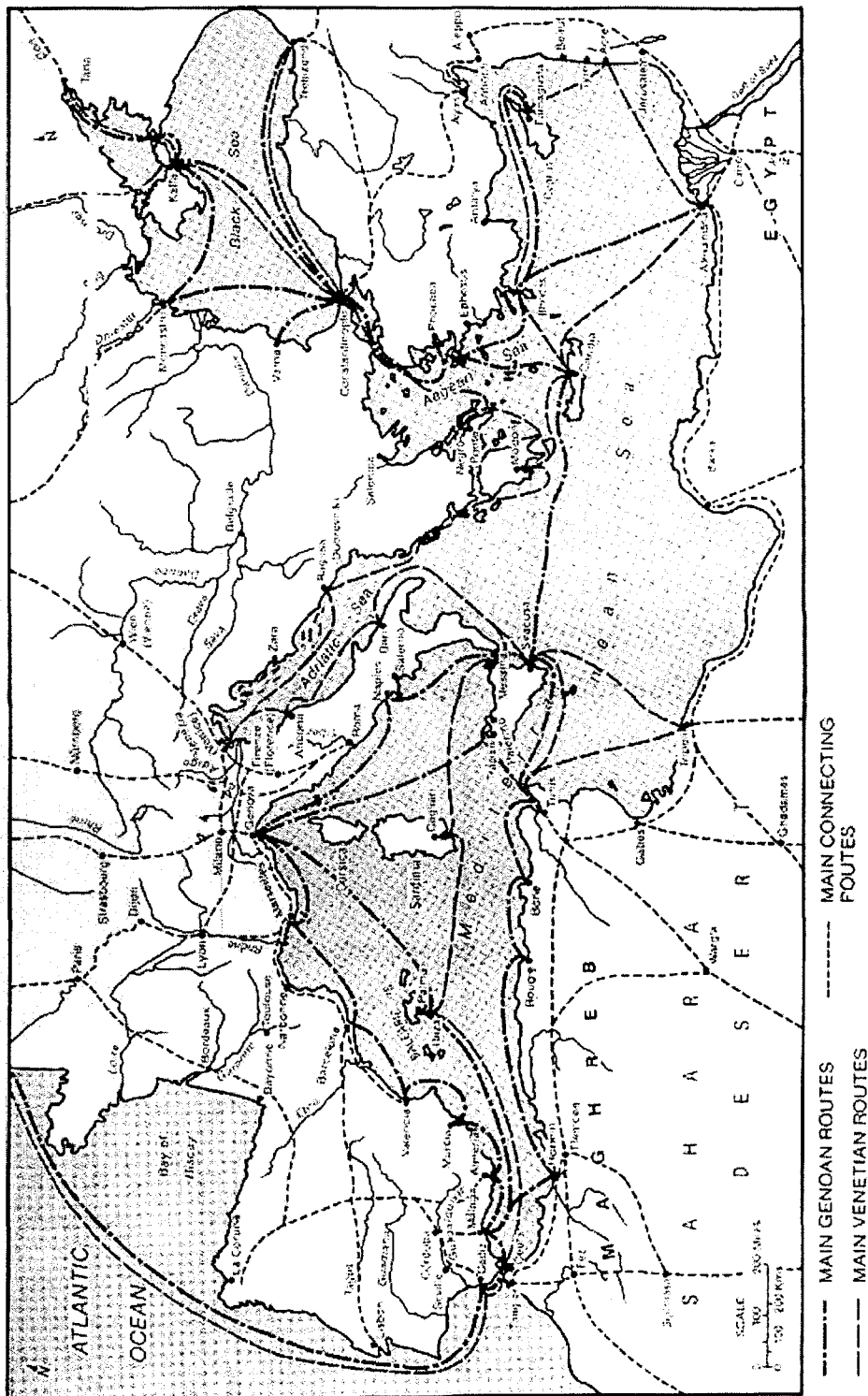
gingen also auf genuesische Prototypen zurück. Galeere und Karacke waren in Genua in der Regel in Privatbesitz, in Venedig konnten sie auch vom Staat unterhalten werden.

Neben dem Schiffsbau sind die Leistungen in der Kartographie und Navigation hervorzuheben. Für das Jahr 1275 ist die Verwendung der ersten Seekarte belegt. Der frühe Einsatz von Kompass und Astrolabium ermöglichte nicht nur die Fahrt auf hoher See ohne Sichtkontakt zur Küste, sondern auch die Ausdehnung der Saison, so dass zwei Fahrten pro Jahr möglich wurden. Dies ist in seiner relativen Bedeutung fast schon vergleichbar mit der Ausdehnung der Nassreiskultur in China nach Süden und der Möglichkeit, zwei Ernten pro Jahr zu erzielen. Aus dem Jahre 1250 stammt das erste Seefahrtshandbuch (Compasso da Navigare), in dem die nautischen Kenntnisse der Genuesen zusammengefasst waren. Diese und andere Innovationen erfolgten in Genua etwa 50 Jahre früher als in Venedig.

Schiffsbau und Navigation waren die Grundlage des genuesischen Entdeckertums. Damit sind nicht nur die spektakulären Entdeckungsreisen unter portugiesischer und spanischer Flagge im 15. Jahrhundert gemeint, sondern bereits seit dem späten 11. Jahrhundert die Eröffnung neuer Routen innerhalb und außerhalb des Mittelmeerraums. Hier waren Genuesen immer die ersten, die auch für andere den Weg ebneten.

Abb. 3.2: Genuesische und venezianische Galeerenrouten im Mittelmeer und Schwarzen Meer während des Mittelalters

MAIN MEDITERRANEAN AND BLACK SEA ROUTES IN MEDIEVAL TIMES



Quelle: www.brown.edu

Nach Korsika und Sardinien wurde bereits Ende des 11. Jahrhunderts das westliche Mittelmeer, also die französische und spa-

nische Küste von Marseille bis Malaga, sowie die nordafrikanische Küste von Tunis bis Ceuta angelaufen. Bereits 1161 erreichte man die marokkanische Atlantikküste jenseits der Straße von Gibraltar. 1232 landete die erste genuesische Galeere in La Rochelle an der französischen Atlantikküste, 1277 folgten Brügge und 1278 Southhampton¹⁸. Sogar Lübeck wurde angelaufen, wenn es auch nicht gelang, sich dauerhaft und nennenswert im Einzugsgebiet der Hanse festzusetzen. Dies hätte den Hegemonialkonflikt mit Lübeck heraufbeschworen. Die Nordseefahrten setzten deshalb so spät ein, weil die Landrouten über die Alpen zunächst schneller und kostengünstiger waren. Erst als der Handel mit Spanien zunahm, wurde die Westroute interessant, weil sie die Möglichkeit diverser Zwischenstopps in Spanien, Portugal und Frankreich bot. Konsequenz der Eröffnung des "Seewegs nach Flandern"¹⁹ war eine Verlagerung des innereuropäischen Handels von der Landroute auf die Seeroute und ein allmählicher Bedeutungsverlust der Champagne-Messen.

Konsequenz der Kreuzzüge war die Etablierung der Route an die syrische Küste als Alternative zur Route nach Alexandria und Kairo²⁰. Hundert Jahre später waren das Ende der Kreuzfahrerstaaten und die Wiedergewinnung des ägyptischen Zwischenhandelsmonopols nahezu 200 Jahre vor Vasco da Gama der Anlass einer wagemutigen Expedition der Gebrüder Vivaldi. Diese versuchten sich bereits 1291 mit zwei Galeeren an der Umrundung Afrikas²¹. Sie blieben verschollen. Unklar ist, wie weit sie überhaupt gekommen sind. Ihnen gebührt aber immerhin der Verdienst, als erste Europäer den "Seeweg nach Indien" um Afrika

¹⁸ Alwyn A. Ruddock, *Italian Merchants and Shipping in Southampton 1270-1600*. Southampton 1951.

¹⁹ Vgl. dazu Robert S. Lopez, *Majorcans and Genoese on the North Sea Route in the Thirteenth Century*. In: *Revue Belge de philology et d'histoire* 29. 1951. S. 1163-1179.

²⁰ Die Geschichte der Kreuzzüge und deren Konsequenzen aus muslimischer Perspektive vermittelt Subhi Y. Labib, *Handelsgeschichte Ägyptens im Spätmittelalter (1171-1517)*. Wiesbaden 1965. Aus europäischer Sicht vgl. Schaube 1973.

²¹ Vgl. dazu "Die Gebrüder Vivaldi suchen Indien auf dem Weg um Afrika herum zu erreichen (1291)". In: Verlinden/Schmitt 1986. S. 40-47.

herum gesucht zu haben. Unmittelbarer Anlass war das päpstliche Verbot des Jahres 1291 nach dem Fall von Akkon in Syrien, mit den Sarazenen Handel zu treiben. Im selben Jahr wurden ebenfalls gescheiterte Versuche unternommen, eine Seeverbindung zwischen Bagdad und Aden zu schaffen, um auf der anderen Seite der arabischen Halbinsel das ägyptische Nadelöhr zu umgehen.

Erfolgreicher und dauerhafter waren die genuesischen Bemühungen zur Einrichtung der mühsamen und langwierigen Nordroute, also des "Landwegs nach Indien". Nachdem die Mongolen bis zum Schwarzen Meer vorgedrungen waren und 1258 Bagdad erobert hatten, etablierten sich das Khanat der Goldenen Horde in Südrussland und das Ilkhanat in Persien und im Irak. Eine der vielen Konsequenzen war die Beeinträchtigung des Gewürzhandels mit Asien. Da aber noch im gleichen Jahre Konstantinopel durch den byzantinischen Kaiser Michael VIII Palaiologos zurückerobert werden konnte, eröffnete sich als Alternative die Route durch das Schwarze Meer. Genua gründete nach 1261 in Caffa auf der Krim²² an der Stelle der alten griechischen Kolonie Theodosia und in Tana (heute Asow) an der Mündung des Don in das Asowsche Meer Kolonien, die vermutlich von den Mongolen der Goldenen Horde konzessioniert worden waren²³. Diese war Ausgangspunkt der Überlandverbindung bis Peking auf der "Seidenstraße". Hinzu kam als Variante die Route auf der "Gewürzstraße" von Trapezunt an der kleinasiatischen Schwarzmeerküste bis nach Persien und von dort nach Zentralasien²⁴. Beide Routen waren aber nur bis 1338, dem Zerfall des Ilkhanats, sichere Wege. Ein Grund, warum der Schwarzmeerhandel so gut zu florieren vermochte, war auch die Kooperation mit den dort ansässigen armenischen, also christlichen, Händlern. Dem gleichen Ansatz entsprachen auch diverse Expeditionen, das Kaspische Meer via

²² Eric Slater, Caffa: Early Western Expansion in the Late Medieval World, 1261-1475. In: Review 29.2006, 3. S. 271-283.

²³ Argenti 1958, S. 29.

²⁴ Zu den Details und ihrer Geschichte vgl. John Keay, The Spice Route: A History. Berkeley 2006.

Don und Wolga, den Persischen Golf und das Rote Meer zu befahren. Jedenfalls kam es zu genuesischen Niederlassungen in Täbris, in Hormuz, in Zentralasien und in Indien. Selbst den südchinesischen Exporthafen Zayton, damals neben Soldaia auf der Krim, Alexandria in Ägypten und Calicut in Indien einer der vier großen Exporthäfen der Welt, sollen Genuesen im Jahre 1326 erreicht haben²⁵.

Diese Hinweise machen deutlich, dass es keineswegs die Portugiesen waren, die als erste Europäer nach Fernost gelangten und den direkten Kontakt mit Indien oder China herstellten. Es waren die Genuesen, die seit 1260 alle nur denkbaren Routen nach Asien ausprobierten, um das ägyptische Zwischenhandelsmonopol zu umgehen. Als Vasco da Gama 200 Jahre später in Calicut landete, waren genuesische Kaufleute dort schon lange etabliert, sollen ihn sogar am Kai empfangen haben²⁶. Diese Hinweise schmälern keineswegs den Wagemut und die Leistung der Portugiesen, relativieren aber deren innovatorische Leistung, weil vieles offenbar bereits bekannt und zumindest in der Mongolenära für Europäer auf anderen Routen auch zugänglich war. Auch die Polo-Brüder aus Venedig benutzten 1260 die genuesische Schwarzmeerroute via Tana. Marco Polo selber kehrte via Persien und Trapezunt auf der zweiten Reise der Polos nach Venedig zurück. Selbst für ihn hatte Genua den Weg geebnet.

Auch wenn nicht alle genuesischen Unternehmungen von Erfolg gekrönt waren, so waren sie doch fast überall, im Mittelmeer, im Schwarzen Meer, an der Atlantikküste, in der Nordsee die ersten, erkannten frühzeitig die großen Zusammenhänge und zogen sehr rasch die handelsstrategischen Konsequenzen aus dem Auf- und Abstieg der großen Mächte. Sie etablierten als erste ein weit gespanntes Handelsnetz, das in Ost-West-Richtung vom

²⁵ Robert Sabatino Lopez, *European Merchants in the Medieval Indies: The Evidence of Commercial Documents*. In: *Journal of Economic History* 3.1943, S. 165.

²⁶ Scammel 1981, S. 155.

Schwarzen Meer bis zur Nordsee und in Nord-Süd-Richtung von Flandern bis nach China reichte. Möglich war das dank eines ausgeklügelten Kolonialsystems, das bereits alle Elemente enthielt, die wir aus der europäischen Kolonialgeschichte kennen. Dabei ist zu betonen, dass die späteren Kolonialmächte nicht nur die Institutionen der Italiener wieder aufnahmen, sondern eine regelrechte Kontinuität von der mediterranen zur atlantischen Kolonialisierung konstatiert werden muss, bei der insbesondere die Genuesen für die Diffusion ihres Kolonialsystems in fremden Diensten sorgten²⁷. Genua verfügte über ein abgestuftes System von Niederlassungstypen. Der erste Typ waren nach antikem griechischem Vorbild regelrechte Kolonien (Mao-nen) mit territorialer Ausdehnung wie Korsika, Sardinien, Zypern, Chios in der Ägäis oder Caffa, Genuas Zentrum im Schwarzen Meer. Diese Kolonien verwalteten sich selbst, waren militärisch befestigt, finanziell unabhängig, hatten eine beträchtliche Bevölkerung und produzierten ggf. sogar Rohstoffe wie z.B. Zucker (Zypern) oder Mastix (Chios), ein Harz, aus dem Lacke und Pflaster hergestellt wurden. Der zweite Typ waren reine Hafenkolonien, vor allem im byzantinischen und mongolischen Reich zu finden, so Tana am Don oder Trapezunt in Kleinasien. Diese hatten als Ausgangspunkt der Seiden- bzw. Gewürzstraße klassische Zwischenhandelsfunktionen. Eine weitere Stufe darunter gab es die erst später so genannten Treaty Ports. Das waren Vertragshäfen, die auf Konzessionen der jeweiligen Machthaber beruhten und vielfach die Gegenleistung für militärische Unterstützung Genuas darstellten. Hierzu gehörten Pera als Vorstadt von Konstantinopel, Alexandria im Nildelta oder die Kreuzfahrerstädte an der syrischen Küste, allen voran Akkon. Vertragshafen hieß, dass Genua, ebenso wie die anderen Italiener, Katalanen oder Provençalen, über ein eigenes Stadtviertel mit Wehrturm, Kirche, Warenhaus, Backofen und Bad verfügte sowie Zollprivilegien und andere exterritori-

²⁷ Vgl. dazu Charles Verlinden, *The Beginning of Modern Colonization*. Ithaca 1970.

ale Rechte besaß mit eigenem Konsul, Gerichtsbarkeit und Verwaltung. In Syrien (Akkon) besaß Genua eine starke Position, in Ägypten (Alexandria) eher eine schwache und in Byzanz (Konstantinopel) wechselte die Vorrangstellung zwischen Genua und Venedig.

Auf der vierten Stufe gab es reine Niederlassungen, sog. Faktoreien, ohne besondere Privilegien. Eine Faktorei (Fondacao) war eine Art Waren- oder Lagerhaus für den Zwischenhandel mit angeschlossenen Unterkünften für Kaufleute, ausgestattet mit Dolmetschern und sonstigen Dienstleistungen. Genuesische Faktoreien gab es an der afrikanischen Küste von Tripolis bis Ceuta sowie in der Nordsee von Southampton²⁸ über London und Brügge und kurzzeitig sogar bis Lübeck. Umgekehrt konnten aber auch fremde Kaufleute Faktoreien in Genua (oder Venedig) unterhalten. Ergänzt wurde dieses System durch Verträge zur Öffnung von einzelnen Hafenstädten, so Narbonne, Marseille und Montpellier in Frankreich, durch Verträge zur Öffnung von ganzen Regionen wie dem Vertrag von Nymphaion oder einzelnen Privilegien wie etwa dem zur Ausbeutung der Alaunminen in Phocaea.

Ein Vergleich dieser verschiedenen Typen lässt ein klares Ost-West-Gefälle erkennen. Klassische Kolonien finden sich eher im Osten, im Schwarzen Meer und der Ägäis. Je weiter man nach Westen kommt, desto informeller wird die Durchdringung bis hin zur bloßen Niederlassung bei den Nordseeanrainern. Das gleiche gilt für China und andere Teile des mongolischen Weltreiches. Entsprechend gestuft war auch die militärische Präsenz von Burgen und umfassenden Befestigungsanlagen im Osten über bloße Türme in Syrien bis hin zur völligen Abwesenheit von militärischen Einrichtungen im Westen. Dies reflektiert eine klare Asymmetrie in den Außenbeziehungen. Je weiter es nach Osten

²⁸ Roover 1963, S. 43.

reichte, desto formeller und militärischer, je weiter man nach Westen kam, desto informeller und ziviler war das genuesische System. Im Nord-Süd-Handel, wo Genua in den Mongolen oder Mameluken auf starke Partner oder gar Antipoden traf, wurden die Beziehungen symmetrischer bzw. arbeitsteiliger. Lediglich in den Kreuzfahrerstaaten war Genua direkt oder indirekt militärisch an der Eroberung der Region und damit an der Durchsetzung seiner Handelsinteressen beteiligt. Stark war die wirtschaftliche Position Genuas, wenn der Partner militärisch stark, aber kommerziell unbedarft war wie im Falle der Mongolen. Labil war seine Position, wenn der Partner militärisch und kommerziell stark war wie die Mameluken. Eine regelrechte Hegemonie vermochte Genua lediglich über Byzanz zu erringen, während es in Flandern oder England nur ein Handelspartner neben anderen blieb.

Auch der Handel selbst wurde durch eine Reihe institutioneller Innovationen revolutioniert. Dazu gehörte die Gründung von Handelskompanien, die auch die Funktion von Kolonialgesellschaften hatten und als Vorbild der später so berühmten Vereinigten Ostindischen Kompanie (VOC) der Niederlande oder der britischen East India Company (EIC) fungierten. Bereits 1224 wurde die Kompanie für den Indienhandel gegründet. Diese Kompanien waren die eigentlichen kolonialen Akteure und im Grunde die Eigentümer von Kolonien wie Chios, Korsika oder Zypern. Sie waren im Besitz der Privilegien, die der byzantinische Kaiser vergeben hatte. Sie konzentrierten sich in der Regel auf einzelne Branchen, wobei, wie im Falle der Alaun-Minen in Phocaea, die gesamte Palette von der Förderung bis zum Verkauf abgedeckt wurde.

Wichtigste Geschäftsform der frühen Zeit war die "societas maris"²⁹. Die societas maris war ein Kontrakt zwischen einem Kommanditär und einem Kaufmann/Kapitän. Der Kommanditär stellte drei Viertel des Kapitals (in Geld oder Waren), um die Fahrt zu finanzieren und die Waren einzukaufen. Der Kapitän stellte das Schiff, unternahm die Reise und wickelte das Geschäft ab. Entsprechend geteilt wurde der Gewinn. Die Gewinnverteilung entsprach der Risikoverteilung. Je weniger es sich um eine Routinefahrt handelte, desto größer war das Risiko, desto höher aber auch der Profit für den Investor. Eine Variante war die commenda oder collegiata³⁰, ein Kontrakt zwischen einem Kaufmann, dem in Genua residierenden socius stans, der zwei Drittel des Kapitals vorschoss, und einem Kapitän, dem socius tractans, der die Fahrt durchführte. Hier wurde der Profit 50:50 geteilt. Die Verträge wurden ursprünglich für jede Fahrt neu abgeschlossen, galten später aber auch für längere Zeiträume. Vorteil war die größere Risikostreuung, da der Kapitalgeber mehrere Verträge abschließen konnte. Auch war es möglich, nur Anteile an einer Fahrt zu erwerben, genauso wie auch Anteile von Schiffen handelbar waren. Auf diese Weise konnten sich neben den großen Kaufmannsfamilien breite Kreise der genuesischen Bevölkerung im Fernhandel engagieren. Ab 1179 setzte sich ein System durch, bei dem alles Kapital durch den oder die ortsansässigen Unternehmer gestellt wurde, während der Partner nur noch die Fahrt organisierte. Shakespeares "Kaufmann von Venedig", der darauf wartet, ob die von ihm finanzierten Schiffe zurückkommen, entspricht diesem Typus. Seit Ende des 12. Jahrhunderts erfuhr das System eine weitere Änderung. Die Schiffe fuhren nicht mehr leer bzw. mit Ballast aus, um in der Levante Waren einzukaufen, sondern betrieben Export-

²⁹ Vgl. dazu Eugene H. Byrne, Commercial Contracts of the Genoese in the Syrian Trade of the Twelfth Century. In: The American Historical Review 25. 1920, 2. S. 191-219; Heinrich Sieveking, Genueser Finanzwesen mit besonderer Berücksichtigung der Casa di S. Giorgio. Freiburg 1898/99.

³⁰ Vgl. dazu Hobson 2004, S. 119 ff., der allerdings darauf insistiert, dass auch die genuesischen Finanzinnovationen muslimischen Ursprungs waren.

/Importfahrten mit Konsequenzen für die Routen, die Haltepunkte sowie die Abfahrts- und Ankunftszeiten.

Zum Bereich Risikominderung gehörte auch die Erfindung der Seeversicherung. 1341 wurde in Genua der erste Seeversicherungsvertrag abgeschlossen. Auch das Finanzwesen wurde revolutioniert. Bis etwa 1200 waren die Bankiers reine Geldwechsler, die ihr Geschäft auf "Bänken", die auf die Straße gestellt wurden, verrichteten. Dies war eine wichtige Funktion, um die diversen Zahlungsmittel der vielen am Fernhandel beteiligten Länder miteinander kompatibel zu machen. Seitdem mutierten sie zu Bankiers im modernen Sinne, die alle Arten von Finanzgeschäften betrieben. Dazu gehörte auch die Finanzierung militärischer Unternehmungen der Fürsten. Genua wurde ab 1180 zu einem großen Bankplatz und stieg im 16. Jahrhundert sogar zum ersten Bankplatz der katholischen Welt auf. Philip der II. und damit der spanische Staatshaushalt war weitgehend abhängig von genuesischen Anleihen, während Amsterdam zum Bankplatz der protestantischen Welt aufstieg. Später bedurfte es gar nicht mehr des Wechselgeschäfts auf den genuesischen Bänken, da die genuesische Währung internationale Geltung bekam und sogar auf der Überlandroute von Tana bis Peking als "Weltgeld" fungierte.

Zu erwähnen sind auch das System der doppelten Buchführung, das erstmals in Genua zur Anwendung kam, oder die erste Papierherstellung in Europa (1235), wobei unklar ist, ob das Verfahren in Genua erfunden oder aus China übernommen wurde. Der Hinweis macht jedenfalls den frühen Bedarf nach Papier als Folge der Verschriftlichung von Handel, Finanzwesen und Navigation (Karten) deutlich. Das ist auch der materielle Grund, warum die Archive der großen Handelsfirmen eine wichtige Quelle zur Erforschung der frühen genuesischen Geschichte sind. Die Existenz privater und nicht etwa staatlicher Archive ist

auch Indikator für die liberale Wirtschaftsverfassung der Kommune.

Die Galeeren und Karacken wurden seit Ende des 13. Jahrhunderts in einem regelrechten Liniendienst auf dem Mittelmeer eingesetzt, der später auf das Schwarze Meer und den Atlantik ausgedehnt wurde. Gefahren wurde in Konvois, die Kriegsgaleeren als militärische Bedeckung zum Schutz gegen Seeräuber mitführten. Deren Abfahrtszeiten waren festgelegt. Auf der wichtigsten Route nach Syrien mit Zwischenhalten in Sardinien, Sizilien, Kreta, Rhodos und Zypern erfolgte die Abfahrt etwa am 24. September, um vor Weihnachten in der Levante einzutreffen. Die Rückfahrt erfolgte im Frühjahr mit Zwischenstopp in Alexandria oder Sizilien. Hinzu kamen auf derselben Route zwei bis drei Passagierfahrten, um den Pilgerverkehr ins Heilige Land zu bewältigen. Unterstellt war das Verkehrswesen dem *Officium Maris*, einer staatlichen Aufsichtsbehörde, die wiederum als Vorbild der portugiesischen *Casa da India* und der spanischen *Casa de la Contradacion* diente.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Konvois mussten koordiniert werden mit den Überlandkarawanen, die nach dem gleichen System funktionierten. So gab es pro Jahr sechs Karawanen von Genua über die Alpenpässe zu den Champagnemessen, bis diese durch den Galeerenverkehr nach Brügge bzw. Sluis abgelöst wurden. An der nordafrikanischen Küste waren die Haltepunkte des Liniennetzes mit den Karawanen koordiniert, die die Sahara durchquerten, um das Gold aus Guinea oder dem Sudan nach Europa zu bringen. Alexandria war der Umschlagplatz für den Asienhandel, der via Rotem Meer nach Europa gelangte. Die Kreuzfahrerstädte waren die Umschlagplätze für den Karawanenhandel via Bagdad zum Persischen Golf. Trapezunt und Tana waren die Umschlagplätze für den transasiatischen Überlandhandel. Die Route von Tana bis Peking, der *Viaggio del Gatteio*, wurde mit Ochsenkarren bewältigt und dauerte etwa ein Jahr. Ein Ochsen-

karren transportierte je nach Größe 280-1400 Kg. Auf der gesamten Route galten italienische Maße, Gewichte und Zahlungsmittel³¹. Das zwischen 1310 und 1340 entstandene Handbuch des Pegolotti lieferte eine detaillierte Beschreibung der Route und gipfelte in der Versicherung, dass der Karawanenweg auf ganzer Länge sicher sei, ein schöner Beleg für die These, dass die Pax Mongolica sich durchaus handelsfördernd ausgewirkt hat.

In militärischer Hinsicht sind genuesische Innovationsleistungen kaum zu verzeichnen. Eine dauerhafte militärische Präsenz gab es nur in den Häfen der Levante. Diese Präsenz beschränkte sich auf den obligatorischen Wehrturm. Ansonsten hatten militärische Operationen nur punktuellen Charakter, dienten dem Schutz eines Konvois, der Blockade eines Hafens oder der Mobilisierung einer großen Flotte, um Stärke zu demonstrieren oder eine Rivalin in einer Entscheidungsschlacht niederzuringen. Eine größere ständige Kriegsflotte wurde von der Kommune nie unterhalten - genauso wie es im Unterschied zu Venedig auch keine staatliche Handelsflotte gab. Immerhin verfügte Genua mit dem *Officium Maris* über eine staatliche Aufsichtsbehörde für das Schifffahrtswesen. Operieren konnte die jeweils ad hoc mobilisierte Flotte folglich nur wenige Wochen oder Monate im Jahr, da die Mannschaften nur für kurze Zeit die heimischen Gewerbe verlassen konnten. Spätestens der Beginn der Wein- und Feigenernte beendete jedes Jahr den Einsatz der Flotte.

Grundlage des genuesischen Militärwesens³² war nämlich die seit 1099 regelmäßig erneuerte "*compagna communis*", der Einigungsschwur aller waffenfähigen Genuesen, die zur Teilnahme am Kriegsdienst verpflichtete und zugleich Dritte von der Teil-

³¹ Vgl. Bernard 1983, S. 180.

³² Vgl. dazu Georg Caro, Die Verfassung Genuas zur Zeit des Podestats. Diss. Straßburg 1891.

nahme am Handel ausschloss. Dabei hatte es sich ursprünglich um eine private Institution gehandelt, die im Laufe der Zeit in eine Körperschaft öffentlichen Rechts transformiert worden war, ein Hinweis, wie das Militärwesen aus der Notwendigkeit zur Sicherung des privaten Fernhandels abgeleitet wurde. Wenn sich die Notwendigkeit ergab, musste kurzfristig eine Galeeren-Flotte gekauft oder gebaut werden. Dies erklärt die starken Schwankungen im Bestand der Staatsgaleeren. Die Galeere war seit der griechischen Antike das "Hauptkampfschiff" im Sinne Modelskis im gesamten Mittelmeerraum. Die Grundprinzipien der Konstruktion und ihres strategischen und taktischen Einsatzes blieben über nahezu 2000 Jahre kaum verändert, bis sie durch die Kanonenbestückte Galeone verdrängt wurde. Die Osmanen unternahmen gegen Ende der Galeeren-Ära den Versuch ihr Operationsgebiet auf das Rote Meer, den Persischen Golf und die indische Küste auszudehnen³³. Die durch diese Schwankungen dokumentierte **Fähigkeit** zur Mobilisierung einer Flotte durch Bau oder Zukauf machte damals also die eigentliche Stärke einer Seemacht aus. Dies setzte allerdings immer voraus, dass der strategische Holzvorrat immer wieder erneuert werden konnte, setzte voraus, dass die Zugänge zu den Lieferregionen, insbesondere aus dem Schwarzen Meer, auch immer kontrolliert werden konnten³⁴.

³³ Vgl. dazu John Francois Guilmartin Jr., *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*. Cambridge 1974.

³⁴ So argumentiert auch Caro 1895, S. 28.

Tab. 3.1: Bau und Bestand von Staatsgaleeren 1120 - 1295

	Bau	Bestand
1120		80
1146		22
1147/48		63
1171	8	
1204	8	
1205	8	
1206	8	
1207	22	
1216	10	
1241	52 ^a	51 ^a
1242		83
1263		60
1282	50	23
1283		50-70
1284		118
1285		95
1287		11
1289		12
1290		41
1291		18
1295		165

Quelle: Heyck 1986, S. 115-118; Caro 1895, S. 204

^{a)} inkl. Tariden

Die lückenhaften Zahlen der Tabelle 3.1 dokumentieren den Bau und Bestand der Staatsgaleeren von 1125 bis 1296, wobei hier nur der wichtigste Schiffstyp berücksichtigt ist. Der laufende Bedarf für militärische Routineaufgaben wie das Geleit der Handelskonvois oder der Küstenschutz und damit auch der jährliche Ersatzbedarf war offenbar gering und dürfte acht bis zehn Kriegsgaleeren kaum überschritten haben. Nur zu außerordentlichen Anlässen, so den Seekriegen gegen Pisa oder Vene-

dig, musste kurzfristig eine beträchtliche Anzahl von Galeeren gebaut werden. In den Jahren 1241 und 1282 waren das jeweils 50 bzw. 52 Einheiten. Auf diese Weise konnten in den Spitzenjahren 1120, 1242, 1284 und 1295 jeweils 80, 83, 118 und zuletzt sogar 165 Staatsgaleeren aufgeboten werden. Die Aushebungstabelle für das Jahr 1285 z.B. sah vor, dass zur Indienststellung von 65 Galeeren und einer Galion 9191 Ruderer, 279 Matrosen und 2615 Seesoldaten, insgesamt 12085 Mann, benötigt wurden³⁵. Bei einer durchschnittlichen Besatzung von 350 Mann verlangte eine Flotte von 100 Galeeren etwa ein Drittel der Bevölkerung der Stadt. Zum Militärdienst verpflichtet waren allerdings auch die kleineren Orte an der ligurischen Küste, die zum Territorium gehörten. Auch wenn die Masse der Ruderer in späteren Jahren nicht mehr aus Freiwilligen bestand, so muss die personelle Anspannung doch beträchtlich gewesen sein und nahezu jeden waffenfähigen Mann erfasst haben.

Die Zahlen machen deutlich, dass Genua derartige militärische Anstrengungen nur kurzzeitig leisten konnte, sollte nicht die kommerzielle Schifffahrt oder andere Gewerbe darunter leiden. Es macht auch deutlich, warum die Kolonien ihre militärische Bedeckung aus eigener Kraft zu leisten hatten. Genua war personell nicht in der Lage, dauerhaft in größerem Maße militärisches Personal abzustellen. Die Staatskasse übernahm den Sold der Matrosen, während die Flottenführer vom Stadtadel, insbesondere den vier großen Familien der Grimaldi³⁶, Fieschi, Spinola und Doria gestellt wurden. Bewaffnet waren die Kriegsgaleeren mit Seegeschützen, die in Genua erfunden worden waren. Eventuell war deren Technologie aber auch über diverse Mittelsmänner aus China nach Genua gelangt war. Bogenschützen wurden für den kurzen Distanzkampf mitgeführt. Im Nahkampf, wenn die Galeeren längsseits gegangen waren, wurde auf Deck Mann gegen Mann gekämpft. Bogenschützen wie Längsseitsgehen

³⁵ Heyck 1886, S. 131.

³⁶ Heute die Fürstenfamilie von Monaco.

machen deutlich, dass der Übergang von der Landkriegs- zur Seekriegsführung noch nicht mit aller Konsequenz geleistet war. Den entscheidenden Schritt zur "schwimmenden Burg", die mit Kanonen bestückt war und den Distanzkampf ermöglichte, also von einer Defensiv- zu einer Offensiveinrichtung, vollzogen erst die Portugiesen, in letzter Konsequenz sogar erst die Engländer gegen die spanische Armada.

Von entscheidender Bedeutung waren deshalb Strategie und Taktik der "Seeschlachten". Zu welchem Zeitpunkt konnten möglichst viele Galeeren mobilisiert und an einem Punkt zusammengezogen werden? Konnte man diese so manövrieren, dass der Gegner seine Schlagkraft nicht voll zur Entfaltung bringen konnte? Konnte man den Gegner stellen, ihn zur Schlacht Bord an Bord zwingen, wenn man sich überlegen glaubte oder die Schlacht vermeiden, wenn man sich zu schwach fühlte? War dieser Moment verpasst, musste die gesamte Flotte wieder heimfahren. Erst das folgende Jahr konnte dann die Entscheidung bringen. Unter taktischen Gesichtspunkten war die Formation der Schiffe, das Mischverhältnis von großen und kleinen Galeeren und Kracken, ihre Stellung zum Wind und zum Gegner, das Zusammenwirken mit der Küstenlinie, die Kommunikation zwischen Flottenführer und Kapitänen schlachtentscheidend. Auch wenn die Hinweise vage sind, so scheint es doch, dass die Genuesen es mehrfach verstanden haben, ihre quantitative Unterlegenheit durch überlegene Strategie und Taktik zu kompensieren.

Über das genuesische Heerwesen ist wenig zu berichten bis auf den Umstand, dass die Genuesen offenbar über eine ausgefeilte Belagerungstechnik zur Erstürmung befestigter Städte verfügten. Letztere war entscheidend bei der Erstürmung von Antiochia und Jerusalem durch die Kreuzritter. Ansonsten lag die militärische Bedeutung Genuas darin, dass man die Logistik für andere besorgte.

3.3 Aufstieg und hegemonialer Konflikt

Nachdem die Grundlagen der Stärke Genuas herausgearbeitet worden sind, lässt sich die Phase bestimmen, in der die Stadt von einem Piratennest zur ersten maritimen Macht in Europa aufgestiegen ist. In politischer Hinsicht begann der Aufstieg, nachdem die Kommune Genua 1097 gegründet worden war, im Jahre 1162 mit dem Freibrief Kaiser Barbarossas, der Genua alle bislang erworbenen Rechte bestätigte, die politische Autonomie innerhalb des Reiches und damit auch gegenüber den Markgrafen verlieh. Dieser Freibrief ist als Gegenleistung zur maritimen Unterstützung der Kreuzzüge zu verstehen. 30 Jahre später, 1191, erhielt Genua von Kaiser Heinrich VI. die Herrschaft über das schmale Gebiet entlang der ligurischen Küste von Monaco bis Porto Venere sowie Rechte in Korsika und Sizilien. Beide Ereignisse machen deutlich, dass Genua im Unterschied zu Venedig nie völlig souverän war. Abgeschlossen wurde die Aufstiegsphase durch den Vertrag von Nymphaion 1261, der Genua anstelle von Venedig den privilegierten Zugang zum Schwarzen Meer einräumte. Der Waffenstillstand mit Venedig im Jahre 1270, der das lange Patt zwischen den beiden Seerepubliken einleitete, oder die Seeschlacht bei Meloria im Jahre 1288, die zur Niederwerfung Pisas und zur Ausschaltung der Konkurrentin im westlichen Mittelmeer führte, waren bereits Früchte des Aufstiegs. Mit diesen Hinweisen sind die Konkurrenten, Pisa und Venedig, angesprochen. Im Sinne des hegemonialen Ausscheidungskampfes ist aber auch der Kampf gegen die Muslime zu nennen, der im westlichen Mittelmeer direkt und im östlichen Mittelmeer indirekt durch die Unterstützung der Kreuzfahrer ausgetragen wurde.

Damit sind die Randbedingungen abgesteckt, unter denen sich der Aufstieg Genuas vollziehen konnte:

1. Seit Ende des 12. Jahrhunderts erhielten die Champagne-Messen internationale Bedeutung als Drehscheibe des innereu-

europäischen Handels zwischen den Niederlanden und Oberitalien. Rhein- und Rhone-Tal, Burgund und die Alpenpässe stellten die Verbindung zum Mittelmeer her. Im Mittelmeer selber wurden Barcelona, Narbonne, Genua, Pisa, Amalfi, Venedig und Ragusa zu den europäischen Ausgangshäfen der Routen, die nach Konstantinopel, Syrien, Alexandria und Tunis führten. Wollte sich Genua unter den mediterranen Konkurrenten behaupten, musste es in seinem unmittelbaren Hinterland die Pässe in die Lombardei kontrollieren und sich gegenüber Pisa als die größere Macht im Thyrrhenischen Meer durchsetzen. Ein Indiz für die viel frühere Bedeutung Pisas ist der Umstand, dass dort bereits im Jahre 1063 mit dem Dombau begonnen wurde³⁷.

2. Die in Spanien im 11. und 12. Jahrhundert vorrückende Reconquista schwächte die Position der Muslime im westlichen Mittelmeer. Dies galt besonders für die Mittelmeerinseln Sizilien, Korsika, Sardinien und die Balearen. Genua engagierte sich hier mehrfach, so 1010 bei der Vertreibung der Sarazenen aus Sardinien im Verbund mit Pisa, 1092/93 durch die Teilnahme an der Reconquista in Spanien oder 1147, als man die Spanier zumindest durch Kredite unterstützte. Im Jahre 1087 kam es sogar zu einem konzertierten Angriff auf Tunis, der durch eine Flotte aus 400 Galeeren vorgetragen wurde, die von Pisa, Genua, Amalfi und dem Papst gestellt wurden³⁸.
3. Die Ende des 11. Jahrhunderts beginnenden Kreuzzüge mit ihrer Mischung aus religiösen, kommerziellen und seeräuberischen Interessen führten zur Gründung der Kreuzfahrerstaaten an der syrisch-palästinensischen Küste und zeitweise gar zu dem strategisch wichtigen Ausläufer an den Golf von Akaba, der es erlaubte, unter Umgehung von Alexandria ins Rote Meer zu gelangen. Die Kreuzzüge führten aber auch zur Gründung der italienischen Kolonien im östlichen Mittelmeer als Ge-

³⁷ Ein Schiffsrelief am Eingang des "Schiefen Turms" weist noch auf die frühere maritime Bedeutung der Arno-Stadt hin.

³⁸ Lewis 1951, S. 239.

genleistung für die Unterstützung im Kampf gegen die Muslime, damit aber auch zu einem Dauerkonflikt zwischen den italienischen "Kolonialmächten" um einzelne Kolonien bzw. Niederlassungen in der Ägäis und an der syrischen Küste. Wichtig für Genua waren der Erste Kreuzzug (1096-1099) mit der Eroberung Jerusalems, der Dritte Kreuzzug (1189-1192) mit der Erstürmung von Akkon, seitdem für ein Jahrhundert Zentrum der Kreuzfahrerstaaten, und der Vierte Kreuzzug (1198-1205), der auf Druck Venedigs zur Eroberung des christlichen Konstantinopels führte. Die Kreuzzüge eröffneten für Genua nicht nur neue Handelsrouten, sondern auch neue Bündniskonstellationen. Anfänglich unterstützte Genua die Kreuzzüge direkt oder indirekt. Während des Ersten Kreuzzuges stellte man zusammen mit Pisa und Venedig eine gemeinsame Flotte aus 246 Galeeren, die gegenüber der Fatimidenflotte die lateinische Seehoheit im östlichen Mittelmeer erzwang und damit die syrische Küste dem Handel erschloss. Venedig verhielt sich zögerlich, um die muslimische Karte im Spiel zu halten, und erschien erst, als der Erfolg des Kreuzzugs sich bereits abzeichnete. Genua war hier entschlossener. Auch half seine Belagerungstechnik bei der Erstürmung von Antiochia und Jerusalem. Genuesische Flotten transportierten später die Kreuzfahrer und deren Ausrüstung und sorgten für den Nachschub. Die Kreuzzüge ermöglichten für Genua wie für die anderen italienischen Hafenstädte die Einrichtung von Niederlassungen in den Kreuzfahrerstädten, so dass das von den Mameluken beherrschte Nadelöhr zwischen Rotem Meer und Nildelta umgangen werden konnte.

4. Ganz neue Perspektiven eröffneten sich mit dem Vormarsch der Mongolen seit etwa 1224. Die Schlacht an der Goliath-Quelle im Jahre 1260, die den mongolischen Vormarsch im Mittelmeerraum gestoppt hatte, zementierte die neue Konstellation. Die Südroute via Rotem Meer wurde weiterhin von den Mameluken kontrolliert, zumal die Kreuzfahrer sich nicht lange in Akkaba halten konnten. Die mittlere Route via Bagdad wurde zur

Alternative, bedurfte aber der Kooperation mit den Mongolen des Ilkhanats (Persien). Die später genutzte Nordroute bedurfte nicht nur der Kooperation mit den Mongolen, sondern auch der Kooperation mit Byzanz, das weiterhin den Zugang zum Schwarzen Meer kontrollierte. Die Eroberung Konstantinopels durch die Kreuzritter 1204 nützte aber nur Venedig, das bis 1261 die faktische Vorherrschaft über Byzanz ausübte. Auch wenn es gegen die Interessen der Lateiner verstieß, scheute Genua deshalb nicht das Bündnis mit dem griechisch-orthodoxen Byzanz zur Rückeroberung der Hauptstadt, das 1261 im Vertrag von Nymphaion besiegelt wurde.

5. Wenn weder militärische Operationen noch Bündnispolitik zum Ziel führten, griff Genua zum Mittel des Vertrages. 1109 wurden im Westen Verträge zur Öffnung von Narbonne, Marseille und Montpellier geschlossen, 1167 ein Vertrag mit Aragon und 1177 sogar ein Handelsvertrag mit dem Sultan von Ägypten, auch wenn man damit den Kreuzfahrern in den Rücken fiel. Der Sultan war interessiert, weil er so kriegswichtige Güter wie Holz, Eisen, Pferde aber auch Sklaven beziehen konnte. Genua war interessiert, weil es so auch auf der südlichen Route am Asienhandel partizipieren und das venezianische Handelsmonopol brechen konnte. Dies tat man aber erst, als die militärischen Versuche zur Niederringung der Mamelukken von Seiten der Kreuzfahrer wie der Mongolen gescheitert waren.

Damit lässt sich die genuesische "grand strategy" in ihren Grundzügen skizzieren. Im ersten Schritt wurde im westlichen Mittelmeer eine gefestigte Position errichtet, um auf dieser Basis in das kommerziell lukrativere östliche Mittelmeer vorzustößen. Die Ziele lauteten: Kontrolle des Handels zwischen Nordeuropa und dem Mittelmeer (1); Kontrolle des Fernhandels zwischen Asien und Europa (2); Kontrolle des Trans-Sahara-Handels an seinem nördlichen Ende (3); Kontrolle des Ost-West-

Handels im gesamten Mittelmeer, der die diversen Anrainer miteinander verband.

Um dieses alles zu erreichen, waren Parallelstrategien zu verfolgen. Es kam nicht nur darauf an, ein institutionelles Netz aus Kolonien, Konzessionen, Privilegien und Verträgen zu knüpfen und dabei durch geschicktes Taktieren die wichtigsten Akteure (Kreuzfahrer, Kaiser, Papst, Sultan, Sarazenen, Byzanz, mongolische Khanate) gegeneinander auszuspielen, es kam auch darauf an, die beiden wichtigsten Rivalinnen, die die gleichen Ziele im Auge hatten, Pisa im Westen und Venedig im Osten, niederzuringen, zumal diese andere Präferenzen verfolgten. Venedig setzte nämlich im Zweifelsfalle eher auf die muslimische, Genua eher auf die mongolische Karte. Im Falle Pisas gelang die Niederringung der Rivalin, im Falle Venedigs nicht. So lange Genua noch schwach war, suchte es das Bündnis mit den anderen Italienern gegen die Muslime.

Gegen die unmittelbare, d.h. geographisch benachbarte, Konkurrentin Pisa führte Genua drei Seekriege: 1241-1254, 1257-1258 und 1282-1284. Im ersten Krieg vermochte es im Bündnis mit Florenz den Pisanern eine Niederlage zuzufügen. 1257/58 ging es um die Vorherrschaft in Sardinien und 1282/84 um die Vorherrschaft auf Korsika und damit um die Vorherrschaft im westlichen Mittelmeer insgesamt. Diese wurde durch eine klassische Entscheidungsschlacht bei der kleinen Insel Meloria errungen. Genua war in Meloria in quantitativer Hinsicht (Zahl der aufgeborenen Galeere) wie in qualitativer Hinsicht (Strategie und Taktik) eindeutig überlegen. Im anschließenden Frieden musste Pisa alle Rechte in Sardinien und Korsika abtreten und mit der Schleifung seines Turms in Akkon auch an der Levante-Küste zurückstecken. Genua baute zudem eine Mole vor die Mündung des

Arno, die zur Versandung des pisanischen Hafens führte³⁹. Pisa war damit als Rivalin ausgeschaltet, erhob keinen Führungsanspruch mehr im westlichen Mittelmeer und verlegte sich in der Folge auf Kaperfahrten.

Damit war Genua seit 1284 die unbestrittene Seemacht im Westen, die sich sogar den Luxus eines Strategiewechsels erlauben konnte. Statt einer großen Flotte, die für eine Entscheidungsschlacht benötigt wird, begnügte man sich seitdem mit einer kleinen Patrouillenflotte. Ständig wurden nur noch etwa zehn Galeeren unterhalten, um die Seerouten an der Riviera zu schützen und die pisanischen Häfen zu überwachen. Auch wenn man hier aus der Not des Mangels an Seeleuten die Tugend der strategischen Abrüstung gemacht hatte, so war dies doch ein deutlicher Ausdruck der nun mehr errungenen Stärke.

Im Osten, in der Auseinandersetzung mit Venedig, stellte sich die Sachlage anders. Hier begann die Kette der Seekriege 1253, ohne dass es in der Folge zu eindeutigen Ergebnissen gekommen wäre. 1257/58 hatte Genua zwar auf dem syrischen Schauplatz eine empfindliche Niederlage hinzunehmen, als man von Venedig aus Akkon vertrieben wurde und seinerseits wie zuvor Pisa den dortigen Wehrturm schleifen musste, eine auch symbolische Auflage, die in Italien mit einer besonderen Demütigung verbunden war. Kurz darauf konterte Genua auf einem anderen Schauplatz. 1261 hatte Genua mit dem byzantinischen Kaiser den Vertrag von Nymphaion geschlossen. Die noch im selben Jahr erfolgende Rückeroberung von Konstantinopel führte zur Ablösung von Venedig durch Genua. Genua erhielt den Zugang zum Schwarzen Meer, vier Kolonien an der byzantinischen Schwarzmeerküste und in der Ägäis (auf Chios, Kreta, Euböa und Mytilene) sowie die Konzession zur Ausbeutung der Alaunminen in Phocäa. Im Sinne Modelskis begann hier der zweite genuesische Zyklus, der sich

³⁹ A.B. Hibbert, The Economic Policies of Towns. In: Postan/Rich/Miller 1963. S. 157-229.

auf den Leitsektor "Schwarzmeerhandel" stützte. Der Vertrag wurde offenbar durch Abkommen mit der Goldenen Horde ergänzt, die zu den genuesischen Kolonien bzw. Niederlassungen auf der Krim (Caffa ab 1266) und an der Mündung des Don (Tana) führten. Venedig zog aus der Niederlage die Konsequenz und wandte sich wieder dem ägyptischen Sultan zu, der seinerseits den Handel nicht an die Mongolen verlieren wollte. Venedig war zwar geschwächt, weil Genua sich jetzt auch in seiner Einflussphäre, dem östlichen Mittelmeer, festgesetzt hatte, aber keineswegs besiegt.

Das Ergebnis der Aufstiegsphase war für Genua ein nahezu voller Erfolg. Im Westen waren die Muslime in Spanien und auf den Inseln zurückgedrängt, die spanischen und französischen Häfen durch Verträge geöffnet, die Rivalin Pisa ausgeschaltet und das westliche Mittelmeer in eine Art mare clausum verwandelt, das von Genua militärisch kontrolliert und kommerziell genutzt werden konnte. Im Osten verfolgte man gegen die dort stärkeren Muslime erneut die Bündnisstrategie und vermochte sich so in der Levante festzusetzen. Die militärische Auseinandersetzung mit Venedig endete zwar unentschieden, doch wurde dies kompensiert durch eine geschickte Bündnisstrategie gegenüber den anderen Akteuren. Resultat war die dominante Position im Schwarzen Meer und eine gestärkte Position in der Ägäis.

3.4 Dirigent der "mediterranen Weltwirtschaft"

Wenn man den Zeitraum von 1261-1350 als die Phase annimmt, in der Genua in seinem politischen und wirtschaftlichen Zenith stand, müsste dieses auch die Phase seines größten Einflusses auf das internationale System gewesen sein. Zenith ist hier ein relativer Begriff und heißt: in Relation zum politischen, militärischen und wirtschaftlichen Potential der zeitgenössischen Konkurrenten. Eine genaue Bestimmung dieser relativen

Position ist allerdings kaum möglich, da die einschlägigen genuesischen Daten sehr zufällig und lückenhaft sind und schon gar nicht den Vergleich zu den Konkurrenten zulassen. Es können lediglich Indikatoren herangezogen werden, die tentative Aussagen zulassen.

Eindeutig ist die Kategorisierung Genuas als reine Seemacht. Selbst im Vergleich zu Venedig war das eigentliche Territorium an der ligurischen Küste klein. Genua besaß keine Terra Ferma und hat auch nie den Versuch gemacht, angrenzende italienische oder französische Gebiete zu erobern. Dennoch, Genua war um 1330 zumindest in Europa mit etwa 100.000 Einwohnern hinter Konstantinopel, Venedig (200.000), Mailand und Florenz die fünftgrößte Stadt vor Paris und London. Allein zwischen 1300 und 1330 soll die Einwohnerzahl um ein Fünftel zugenommen haben. Hinzu kamen weitere 50.000 Einwohner auf dem ligurischen Territorium sowie eine beträchtliche Anzahl in den Kolonien, von denen zumindest Caffa auf der Krim, selber eine kosmopolitische Stadt, die Mutterstadt deutlich übertroffen hat. Auch Pera als Vorstadt Konstantinopels soll schon 1180 60.000 Einwohner erreicht haben. Unklar ist bei dieser Zahl, ob die Italiener der angrenzenden Konzessionsgebiete von Venedig, Amalfi und Pisa mitgezählt sind. Die damalige Dynamik Genuas und die enorme Zunahme des Warenhandels, dessen Maximum zu Beginn der 1290er Jahre erreicht worden sein dürfte, dokumentiert auch der zweimalige Ausbau des Hafens in den Jahren 1300 und 1328. 1339, am Ende dieser Wachstumsphase, erfolgte auch der Übergang zur Dogenrepublik, einer Oligarchie der reichen Kaufleute, die bis 1528 Bestand haben sollte. Die Dogenherrschaft führte zu einer Reform der Kommunalverfassung, um eine effektive Kontrolle des genuesischen Herrschaftsbereiches zu erlangen. Ein Indiz für den außerordentlichen Wohlstand der Kommune ist auch der Umstand, dass im Jahre 1293 auf dem Höhepunkt der kommerziellen Expansion das Steueraufkommen aus dem Seehandel fast vier Millionen genuesische Pfund und damit etwa das Zehn-

fache der Einkünfte des französischen Königs betragen hat⁴⁰. Dies gilt auch für die Kolonien. So betrugen die genuesischen Zolleinnahmen in Pera im Jahre 1348 etwa 200.000 Goldsolli, während der Kaiserliche Zoll von Konstantinopel auf der anderen Seite des Goldenen Horns nur 30.000 Goldsolli verbuchen konnte⁴¹. Am profitabelsten war der Handel mit Syrien, der etwa 100 Prozent Profit abwerfen konnte⁴². Dieser Indikator wird durch das Argument unterstrichen, dass aufgrund der liberalen Verfassung der Stadt die Steuerquote eher gering gewesen sein dürfte.

Die Ressourcen zum Unterhalt der Seemacht waren also beträchtlich. Auch wenn Genua aufgrund seiner Militärverfassung keine große ständige Kriegsflotte unterhielt, so war es doch bei Bedarf in kürzester Zeit in der Lage, die größte Flotte im Mittelmeer zu mobilisieren. Sie erreichte im Spitzenjahr 1295 die stattliche Zahl von 165 Kriegsgaleeren, nicht gerechnet die kleineren Schiffe. Diese Zahl dürfte damals von keiner anderen Macht im Mittelmeer auch nur annähernd erreicht worden sein. Aufgrund des ständigen Auf und Ab im Bau und im Unterhalt der Galeeren ist, selbst wenn man über die Daten verfügte, die Berechnung eines Hegemonialkoeffizienten auf der Basis von relativer Flottenstärke nicht möglich. Wichtig ist vielmehr, dass Genua über alle Voraussetzungen einer Seemacht verfügte. Finanzmittel zum Bau oder zum Kauf von Galeeren, eine eigene Werft- und Waffenindustrie als eigentliches Rückgrat, ausreichende Holzvorräte, die durch strategische Importe aus der Schwarzmeerregion gesichert wurden, ein Mischsystem aus Freiwilligen, Sträflingen und Sklaven zur Bereitstellung der Ruderer, ein Aushebungssystem, das zumindest saisonal für genügend Seeleute und Seesoldaten sorgte, eine Adelsschicht, die die Kapitäne und Admiräle der Flotten stellte, Schiffe (und nauti-

⁴⁰ Robert Sabatino Lopez, Market Expansion: The Case of Genoa. In: Journal of Economic History 24.1964, 4. S. 445-464.

⁴¹ Fernand Braudel, Modell Italien 1450-1650. Stuttgart 1999, S. 26.

⁴² Scammel 1981, S. 158.

sche Kenntnisse), die dem aktuellsten Stand der Technik entsprachen. Mit anderen Worten, Genua hatte im fraglichen Zeitraum **potentiell** die größte Flotte im Mittelmeer, die jederzeit auch zu realisieren war.

Der zweite Pfeiler der genuesischen Seemacht war das dichte Netz von Niederlassungen, das sich von der Nordsee bis zum Ostrand des Schwarzen Meeres erstreckte, wobei diese Niederlassungen im Osten auch befestigt waren. Da deren Einwohner selber für Verwaltung und Unterhalt aufzukommen hatten, dürfte die finanzielle Belastung für die Mutterstadt nur gering gewesen sein. Die Gefahr der imperialen Überdehnung durch Flottenbudget, militärische Präsenz und Kolonialverwaltung war damit eingehegt. Der Zugang zum Schwarzen Meer war nicht nur von kommerzieller, sondern auch von strategischer Bedeutung, da von hier das Holz und andere Materialien zum Schiffsbau stammten und die Mongolen der Goldenen Horde auf den Märkten der Krim Sklaven für die Ruderbänke der Galeeren lieferten.

Aber – Genua war keine Landmacht, es verfügte über keine nennenswerte Armee, kein großes Territorium, kaum Industrie, kaum Rohstoffe und nur wenig Landwirtschaft. Da es selber nur wenig zu exportieren hatte, lebte es von Zwischenhandel, um seinen Importbedarf und seinen staatlichen Aufwand zu decken. Alle Anstrengungen mussten deshalb unternommen werden, ein System zu etablieren, das der Kommune in optimaler Weise ermöglichte, Kapital aus dem Zwischenhandel zu ziehen. Genua war unter den Welthandelsmächten in der Geschichte sicherlich die kleinste, aber es zeigte den Weg, den seine Nachfolger Venedig, Portugal oder die Niederlande, selbst England später beschreiten sollten, und es war der eigentliche Vorreiter bei der Konstituierung der mediterranen Weltwirtschaft⁴³. Seit etwa 1261 war Genua in dieser Weltwirtschaft eher vor als neben Venedig das

⁴³ Fernand Braudel, Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II. 3 Bde. Frankfurt 1998.

kommerzielle Zentrum. Diese Funktion wurde durch ein kluges Vertrags- und Bündnissystem ausgeübt, das sich am Grundsatz der kommerziellen Opportunität orientierte. Wenn es geboten schien, wurde selbst die Solidarität der Christen gegen die Muslime oder der Lateiner gegen die Griechen verlassen und auch die direkte Konfrontation mit Kaiser und Papst nicht gescheut. Beide versuchten zwar immer in den Konflikten zwischen Genua und Venedig zu vermitteln, mussten aber auch genuesische Alleingänge zähneknirschend hinnehmen, da sie auf die genuesische Flotte angewiesen waren. Genua reagierte immer wieder geschickt auf die sich ändernden Machtkonstellationen und kooperierte, je nach Lage der Dinge, mit den anderen Seestädten, mit den Kreuzfahrern, mit den Byzantinern, mit den Mongolen oder mit den Mameluken. Oberste Richtschnur war dabei, mindestens eine, besser aber zwei der drei bzw. vier Routen in den Fernen Osten offen zu halten, da der Zwischenhandel mit den orientalischen Gewürzen, Drogen und Luxuswaren zwar ein großes Risiko aber auch die höchsten Profite (bis zu hundert Prozent) versprach.

Während man im 11. Jahrhundert auf die Kooperation mit den Mameluken angewiesen war, die das Nadelöhr zwischen Nildelta und Rotem Meer kontrollierten, eröffnete der Erste Kreuzzug die Alternative über die syrische Küste. Folglich unterstützte Genua die Kreuzritter nach Kräften, während Venedig aufgrund seiner guten Beziehungen zu Ägypten zunächst zögerlich blieb. Im Gegenzug erhielt man Stadtviertel in den Kreuzfahrerstädten an der Küste.

Der Vormarsch der Mongolen eröffnete seit 1226 neue Perspektiven. Die denkbare und auch verhandelte militärische Kooperation von Mongolen und Christen gegen die Muslime kam zwar nicht zustande. Die mongolische Niederlage an der Goliathquelle stoppte den Durchbruch zum Mittelmeer. Deren Vormarsch im Osten eröffnete aber die Überlandroute vom Schwarzen Meer bis

nach Peking und schuf damit die Basis einer kommerziellen Kooperation mit den Mongolen gegen die Muslime. Dies setzte wiederum die Kooperation mit Byzanz voraus, das den Zugang ins Schwarze Meer kontrollierte. Als der mongolische Vormarsch gestoppt war, vollzog Genua den entscheidenden Schwenk und setzte 1261 auf die byzantinische Karte, auch wenn es damit in Gegensatz zur gesamten lateinischen Welt geriet. Diese konnte allerdings nur stechen, weil man durch die Kooperation mit den Mongolen einen weiteren Trumpf in der Hinterhand hatte. Caff wurde so seit 1266 zum kapitalistischen Vorposten im Osten und zum eigentlichen Scharnier, über das das mongolische mit dem mediterranen Weltsystem verbunden war.⁴⁴ Byzanz wiederum war interessiert, ein Gegengewicht zu Venedigs Dominanz auf seinen Märkten aufzubauen. Die Rückeroberung von Konstantinopel mit genuesischer Hilfe schwächte Venedig und vertrieb es zumindest zeitweise aus dem Schwarzen Meer. Allerdings konnte Venedig bereits 1265 wieder nach Tana zurückkehren. Auch die Mongolen spielten mehrere Karten. Die kommerzielle Dominanz ging dennoch für nahezu hundert Jahre an Genua über, das alle Schlüsselpositionen im Schwarzen Meer besetzen konnte.

Gefördert durch die Mongolen des Ilkhanats wurden, wenn auch vergebliche, Versuche unternommen, das Rote Meer durch genuesische Galeeren zu blockieren und so den Handel auf die Bagdad-Route umzuleiten.⁴⁵ Hier wurde eine Strategie vorweg genommen, die die Portugiesen zu Beginn des 16. Jahrhunderts wiederholen sollten, nur dass diese den Gewürzhandel nicht auf die Route durch den Persischen Golf, sondern um Afrika herum durch den Atlantik verlagern wollten. Als die Position der Kreuzfahrer in Palästina kaum noch zu halten war, intervenierte Genua nicht militärisch zu deren Gunsten, sondern vollzog

⁴⁴ Vgl. dazu neben Slater 2006 Michel Balard, *La Mer Noir et la Romanie genoise, XIIIe-XVe siècles*. Landau 1989; Maurice Lombard, *Caffa et la Fin de la Route Mongole*. In: *Annales: Economies, Sociétés, Civilisations* 5.1950, 1. S. 100-103.

⁴⁵ Diese Galeeren müssen offenbar auf dem Landweg, in Teile zerlegt, in den Persischen Golf transportiert worden sein.

stattdessen 1290 einen neuerlichen strategischen Schwenk durch einen Vertrag mit dem Sultan. Hier wird das Kalkül ersichtlich, lieber zu verhandeln als zu kämpfen, wenn auf diese Weise ein akzeptables Ergebnis erzielt werden kann. Das gemeinsame Interesse war offensichtlich. Genua konnte seitdem wieder via Alexandria die Südroute benutzen. Der Sultan war an den kriegswichtigen Gütern interessiert, die Genua aus dem Schwarzmeerraum zu liefern imstande war. Dass man damit den Kreuzfahrern in den Rücken fiel, deren letzte Bastion Akkon 1291 geräumt werden musste, kümmerte offenbar nur wenig, zumal der Verlust der Kreuzfahrerstädte die italienische Hoheit zur See nicht berührte. Latent hatte der Vertrag auch eine anti-mongolische Stoßrichtung, deren Khanate allerdings auch untereinander über Kreuz lagen. Unangenehmer war da schon die Konsequenz, dass der genuesische Positionsgewinn in Alexandria zu einem Positionsverlust Venedigs führte und so diesen Konflikt wieder anheizte, der ab 1294 in einen offenen Krieg zwischen den beiden Kommunen überging.

Im westlichen Mittelmeer hingegen war dieses strategische Spiel unnötig, gab es hier doch nach der Zurückdrängung der Sarazenen und der Niederringung Pisas keinen ebenbürtigen Gegner mehr. Hier gingen die Ambitionen weiter nach Westen. Das strategische Ziel war die Umgehung der Champagne-Messen, sozusagen das Alexandria des Westens, um direkt mit Nordeuropa Handel zu treiben. Die Versuche, bis in den Bereich der Hanse vorzudringen, scheiterten allerdings.

Nur mit Venedig war kein Ausgleich zu finden, da hier existentielle Interessen aufeinander prallten. 1270-1294 hatte es einen 25-jährigen Waffenstillstand zwischen beiden Städten gegeben, der auf Vermittlung Ludwigs IX. zustande gekommen war. Der französische König benötigte beide Seemächte im Kampf gegen die Muslime. Nach dem Fall von Akkon musste sich der Konflikt wieder zuspitzen. 1293-1299 kam es zum zweiten Seekrieg,

der alle Komponenten des Ausscheidungskampfes aufwies. Genua mobilisierte 1295 die größte Flotte seiner Geschichte, 165 Galeeren und 45.000 Mann, eine äußerste Anstrengung, die alle waffenfähigen Männer verlangte. Doch der Gegner ließ sich nicht blicken. Offenbar fühlte Venedig sich nicht stark genug zu einer Entscheidungsschlacht. Nach der Logik der genuesischen Seemacht musste die Flotte es bei der Machtdemonstration belassen und unverrichteter Dinge wieder heimfahren, weil die Weinernte keinen Aufschub duldete und die Herbstausfahrt der Handelsflotte in die Levante anstand. 1298 wurde eine neue Flotte mobilisiert. Sie geriet mit 78-84 Galeeren nur etwa halb so groß. Diesmal stellte sich Venedig zum Kampf und setzte am 7.9.1298 bei der kleinen Adria-Insel Curzola mit 96-98 Galeeren eine größere Flotte dagegen.

Trotz der zahlenmäßigen Unterlegenheit vermochten die Genuesen den Venezianern dank der riskanten Gefechtstaktik ihres Admirals Lamba Doria eine vernichtende Niederlage beizubringen. Zu den Gefangenen gehörte auch ein gewisser Marco Polo. Dennoch war es kein wirklicher Ausscheidungskampf. Venedig hatte zwar seine Kriegsflotte verloren, Genua konnte die gegnerische Stadt aber nicht besetzen, sondern musste, wie in den Jahren zuvor, wieder zurück. Damit blieb den Venezianern die Möglichkeit, eine neue Flotte zu bauen und auszurüsten, da die notwendigen technischen und finanziellen Ressourcen weiterhin bereit standen. Genua hätte dauerhaft die Lagune blockieren müssen, wie das im Falle Pisas durch den Bau der Mole vor der Arno-Mündung geschehen war. So kam es wieder zum Kompromiss, der 1299 im Vertrag von Mailand geschlossen wurde. Die Adria blieb venezianische, die Riviera genuesische Einflusszone. In beiden Regionen durften die gegnerischen Kriegsschiffe nicht verkehren. Der Status quo zugunsten Genuas im Schwarzen Meer, dem

damals wichtigsten Bindeglied nach Asien, blieb erhalten⁴⁶. Dies war der eigentliche Siegespreis, während im übrigen Mittelmeer und auf dem Atlantik bis in die Nordsee beide Mächte ihre konkurrierenden Routen beibehielten.

Die wichtigsten Knotenpunkte der mediterranen Weltwirtschaft zwischen 1261 und 1358 hatten damit aus genuesischer Perspektive folgendes Aussehen, wobei zu berücksichtigen ist, dass je nach Bündniskonstellation andere Knoten des Systems aktiviert wurden:

⁴⁶ Zur Schwarzmeerregion vgl. Charles King, *The Black Sea: A History*. Oxford 2004.

Die Nordroute Richtung Asien verlief via Pera am Bosphorus nach Caffa auf der Krim als zentralem Stapelplatz für den gesamten Schwarzmeerraum. Von dort ging es weiter via Tana über den Viaggio bis nach Peking oder via Trapezunt in das persische Ilkhanat und von dort weiter nach Zentralasien. Die mittlere Route verlief via Akkon oder andere Kreuzfahrerstädte über Bagdad zum Persischen Golf. Die Südroute hatte ihren Stapelplatz in Alexandria im Nildelta und wurde nilabwärts und dann über das Rote Meer in Richtung Asien fortgesetzt. An der afrikanischen Nordküste war Tunis der Umschlagplatz für den Transsahara-Karawanenhandel bis Timbuktu und weiter nach Guinea. In Richtung Westen ging es auf der Landroute über die französischen Alpenpässe zu den Champagne-Messen und von dort weiter in die Niederlande bis Brügge bzw. ab 1277 auf dem Seeweg durch die Straße von Gibraltar nach Southampton und Brügge. Diese Routen verbanden aber nur den Mittelmeerraum mit den Herkunfts- und Abnehmerländern in Asien, Afrika und Nordwesteuropa. Von großer Bedeutung war auch die Abwicklung des Handels innerhalb des Mittelmeers in Ost-West-Richtung, insbesondere zwischen dem Schwarzmeerraum und Ägypten bzw. Nordafrika und Ägypten. Auf diese Weise organisierte Genua nicht nur die eher einseitige Arbeitsteilung zwischen Europa und Asien, sondern auch die Arbeitsteilung zwischen Nord- und Südeuropa, zwischen Ost- und Westeuropa und zwischen den Anrainern des Mittelmeers selber⁴⁷.

Zwar liegen kaum Daten über das quantitative Ausmaß dieses Handels vor, dennoch lässt sich zumindest seine Struktur nachzeichnen.

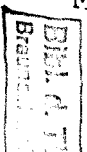
⁴⁷ Details bei Lopez 1964.

Tabelle 3.2: Warenstruktur des Außenhandels im 13. und 14. Jahrhundert

Herkunftsregion	via	Güter	Absatzregion
Asien (China, Indien, Persien, Ceylon, Java, Molukken)	Tana Trapezunt Syrien Alexandria	Gewürze (Pfeffer), Drogen, Aromastoffe, Parfums, Farbstoffe, Perlen, Edelsteine, Elfenbein, Seide, Gobelins, Baumwollwaren, Porzellan	Europa
Goldene Horde (Mongolen)	Caffa	Pferde, tier. Produkte, Sklaven	Ägypten, Byzanz, Italien
Balkan, Rußland, Ukraine	Caffa	Holz, Pech, Pelze, Edelmetalle, Fisch, Getreide	Ägypten, Italien
Ägypten	Alexandria	Baumwolle	Italien
Byzanz	Pera	Seidenwaren	Europa
Chios/Phoea		Mastix, Alaun, Sklaven	Italien, England, Niederlande
Zypern, Kreta, Sizilien, Malta		Zucker, Getreide	Europa, Italien
Elba		Eisenerz	Italien
Afrika	Tripolis, Tunis	Datteln, Elfenbein, Straußenfedern, Sklaven	Italien, Ägypten
Guinea, Sudan	Tunis	Gold, Häute, Wachs, Elfenbein	Italien, Ägypten, Byzanz
Nordafrika	Tripolis, Tunis	Getreide, Datteln	Italien
Mittelmeerraum		Wein, Öl, Trockenobst	Nordeuropa
Genua		Schiffe, Waffen	Mittelmeerraum
Niederlande		Wolltextilien, Leinen	Italien
England		Wolle/Wolltextilien	Italien
Frankreich		Wolltextilien	Italien
Zentraleuropa	Champagne/Brügge	Silber, Kupfer, Kupferwaren, Zinn	Mittelmeerraum
	Southampton		
	Champagne/La Rochelle		

Quelle: Schaub 1973, S. 197-198

Asien, das heißt China, Indien, Persien, Ceylon, Java und die Molukken, lieferte über diverse chinesische, indische und ara-



bische Zwischenhändler Gewürze (vor allem Pfeffer), Zucker, Aromastoffe, Parfums, Perlen, Edelsteine, Elfenbein, Gobelins, Seide, kostbare Baumwolltextilien, Porzellan und sonstige Luxusgüter - alles Waren mit einem hohen spezifischen Wert, der die hohen Transportkosten und hohen Transportrisiken rechtfertigte. Die Nachfrage nach orientalischen Luxuswaren stieg in Europa als Folge der Demonstrationseffekte im Zuge der Kreuzzüge. Der hohe spezifische Wert galt auch für den Transsaharahandel - Gold aus Guinea und dem Sudan, Elfenbein, Straußenfedern und nicht zuletzt Sklaven. Dies alles fand im gesamten Mittelmeerraum, aber auch in Mittel- und Nordeuropa, ihre Abnehmer.

Die an die Schwarzmeerregion angrenzende Steppe und das russische Waldland waren der Primärgüterlieferant des Systems: Pferde als bedeutendster Exportartikel der Mongolen, Leder, Holz, Fisch, Getreide, Pelze und Edelmetalle vom Balkan, der Ukraine und Russland. Caffa war aber auch der wichtigste Sklavenmarkt der Region, der von den Mongolen beliefert wurde. Die Sklaven fanden Absatz in Byzanz, Ägypten und den übrigen muslimischen Gebieten, aber auch auf den Ruderbänken der italienischen Galeeren oder den Zuckerplantagen Zyperns und Kretas. Holz war der strategische Rohstoff für den Schiffsbau, der insbesondere in Ägypten, aber auch in Genua selber eine begehrte Mangelware war. In einzelnen Kolonien wie Chios (Mastix) oder Konzessionen wie Phocäa (Alaun) produzierten Genuesen Harz und Färbemittel, die in der italienischen, französischen und niederländischen Textilindustrie begehrt waren. Chios war aber auch ein bedeutender Sklavenmarkt und eine der vielen Nahtstellen zwischen christlicher und muslimischer Welt. Sizilien und Nordafrika lieferten wie schon zu Zeiten der Römer Getreide. Elba lieferte Eisenerz für die Schiffs- und Rüstungsindustrie. Der Mittelmeerraum insgesamt lieferte Wein, Olivenöl und Trockenobst (Rosinen, Zitrusfrüchte, Feigen, Datteln), Produkte, die in Nordwesteuropa verlangt wurde.

Ägypten lieferte Baumwolle, Zentraleuropa Silber, Kupfer und Kupferwaren, England Wolle und später zusammen mit den Niederlanden und Frankreich auch gröbere Textilien aus Wolle und Leinen. Der Import von Rohseide, Wolle und Baumwolle ist zu sehen vor dem Hintergrund einer beginnenden Importsubstitutionsindustrialisierung in Oberitalien und Süddeutschland.

Genua selber war zuständig für den Schiffsbau – auch Schiffe waren eine Handelsware – und Waffen. Zu seiner eigenen Versorgung musste es bis auf Olivenöl alles importieren. Das galt sowohl für Grundnahrungsmittel wie Getreide, Käse oder Salz, aber auch für die Materialien der Werftindustrie wie Holz oder Eisen. Eine eigenständige Branche war der Personentransport – Soldaten und Pilger im Gefolge der Kreuzzüge, aber auch die Logistik für die Kreuzritter – Pferde, Proviant und Nachschub. Als Faustregel galt: Kostbare, militärisch bedeutsame und auf langen Routen zu transportierende Güter, etwa von Genua bis Brügge, wurden auf den schnelleren Galeeren, die Massengüter auf Karacken befördert, die zwar langsamer segelten, aber eine größere Ladekapazität besaßen. Während die Schiffe auf den Levante-Routen ursprünglich leer bzw. mit Ballast ausfuhren, um in Alexandria, Beirut, Akkon oder Konstantinopel Waren aufzunehmen, um diese nach der Rückfahrt via Genua auf den Champagne-Messen abzusetzen, reflektierte später die unterschiedliche Ladung auf der Hin- und Rückfahrt die zunehmende Integration des Systems. Genua transportierte nach Nordwesteuropa Alaun für die Färberei, Wein, Öl und Trockenobst, Gewürze und andere orientalische Luxusgüter und auf der Rückfahrt Wolle für die italienische Textilindustrie oder Woll- und Leinentextilien. Eine frühe Form des Dreieckshandels waren Sklaven, Holz und Pferde nach Ägypten, ägyptische Baumwolle, Gewürze und orientalische Luxuswaren nach Italien und Fertigwaren (Textilien, Eisenwaren) in Richtung Byzanz und Khanat der Goldenen Horde.

Alles zusammen fügt sich zum Bild einer systematischen Arbeitsteilung: Der Orient von Byzanz bis China war für Luxusgüter zuständig, Osteuropa und die Schwarzmeerregion für Rohstoffe und Sklaven, Afrika für Gold, das zum Ausgleich der negativen Handelsbilanz mit Asien dringend benötigt wurde, der Mittelmeerraum für Nahrungsmittel, Norditalien, die Niederlande, Frankreich und später England für Fertigwaren. In dieser spätmittelalterlichen Arbeitsteilung ist bereits der Keim für die künftige unterschiedliche Dynamik der beteiligten Regionen, das Nord-Süd- und das Ost-West-Gefälle in Europa wie im Mittelmeerraum angelegt. Genua war also nicht nur Dirigent des Systems, sondern auch internationaler Dienstleister. Es stellte Frachtraum für Passagiere und Waren, vercharterte seine Schiffe, lieferte die Logistik für ganze Kreuzzüge, war der Bankplatz, auf dem die Wechselgeschäfte der vielen beteiligten Währungen betrieben wurden, der Finanzplatz, der das Kapital für die Kauffahrten vorschoss, und der Versicherungsplatz, der Instrumente ersann, um deren Risiko zu mindern.

Aber reicht das aus, um von einer genuesischen Hegemonie zwischen 1261 und 1350 zu sprechen? Der Unterschied zu den Mongolen war eklatant. Die Mongolen strebten die Weltherrschaft an durch Eroberung. Sie hatten aber wenig Einfluss außerhalb ihres Herrschaftsbereichs. Bei dem Versuch, diesen auf überseeische Gebiete auszudehnen, hatten sie sich in Ost- und Südostasien mehrfach schmerzliche Niederlagen eingehandelt. Selbst die Ausdehnung des Machtbereichs über den eurasischen Steppengürtel hinaus war an logistischen Problemen gescheitert. Genuas direkte Eroberungen waren vergleichsweise minimal. Es hatte aber im Unterschied zu den Mongolen großen Einfluss außerhalb seines Herrschaftsbereichs. Hegemonial war es also insofern, als es die mediterrane Weltwirtschaft zu strukturieren vermochte. Als die im Vergleich zu Venedig liberaler verfasste Kommune vermochte es auch ein für damalige Verhältnisse liberales Weltwirtschaftssystem durch die Öffnung immer neuer Hä-

fen zu errichten und dessen Einzugsbereich durch die Eröffnung immer neuer Routen auch immer weiter auszudehnen. Parallelen zur "Kanonenbootdiplomatie" der Engländer Mitte des 19. Jahrhunderts und der Open Door-Politik der US-Amerikaner Ende des 19. Jahrhunderts tun sich auf. Insofern war Genua mehr als der bloße Appendix eines orientalischen Weltwirtschaftssystems, sondern ein tatkräftiger Akteur, der auf europäischer Seite für die frühe weltwirtschaftliche Integration sorgte. Eine internationale Ordnungsfunktion nahm es durch eine geschickte Bündnis- und Vertragspolitik wahr und sorgte dafür, dass der Austausch zwischen Asien und Europa, zwischen Nordeuropa und dem Mittelmeer sowie innerhalb des Mittelmeers über 100 Jahre lang reibungslos funktionierte, obwohl diese Zeit durch große internationale Konflikte (mongolische Expansion, Kreuzzüge, Reconquista) geprägt war. Auf diese Weise hat es maßgeblich dafür gesorgt, das internationale öffentliche Gut "Stabilität" im Sinne funktionierender weltwirtschaftlicher Rahmenbedingungen bereitzustellen. Insofern kann man tatsächlich von genuesischer Hegemonie sprechen. Es betrieb diesen Aufwand und war dazu bereit, weil es selber am meisten davon profitierte. Die wechselnde Bereitschaft der Mongolen, Byzantiner und Mameluken, aber auch der Kreuzritter und der an den Kreuzzügen interessierten christlichen Mächte, mit Genua zu kooperieren, zeigt, dass die genuesische Führungsrolle als internationaler Dienstleister gerne akzeptiert wurde. Wirkliche Hegemonie übt nur der aus, der auf die Bereitwilligkeit der Geführten trifft.

Weiterhin sind zu nennen der Kampf gegen die Seeräuber, der auch anderen Fernhandelsstädten nutzte, das genuesische Geld⁴⁸, seine Maße und Gewichte, die bis China Gültigkeit hatten und

⁴⁸ Hierbei darf nicht verschwiegen werden, dass Genua wie viele andere Mächte des Mittelalters auch von der Geldwährung des Byzantinischen Reiches profitierte, die seinerzeit als eine Art Weltgeld fungierte. Vgl. dazu Robert Sabatino Lopez, The Dollar of the Middle Ages. In: The Journal of Economic History 11.1953, 3. S. 209-234.

auch von Dritten genutzt wurden, die genuesischen Kenntnisse in Navigation, Kartographie, Schiffsbau, Waffentechnik und Kommerz, die von anderen kopiert wurden. Informellen Einfluss hatten Genuesen als politische Berater der mongolischen Khane und der französischen Karpetinger, als Kapitäne und Entdecker in portugiesischen und spanischen Diensten. Im Grunde wurde das gesamte genuesische Kolonialsystem von den späteren Kolonialmächten kopiert.

Dennoch: Europa war damals aus einer **globalen** Perspektive doch nur Appendix eines viel größeren asiatischen Weltsystems, das zwischen 1250 und 1350 seine größte Ausdehnung erfuhr – eine Ausdehnung, die ohne die Pax Mongolica, aber auch ohne die Mitwirkung der Byzantiner und Mameluken an den Schnittstellen zwischen Europa und Asien nicht möglich gewesen wäre⁴⁹. Insofern war Genua paradoxerweise nicht nur Hegemon, sondern zugleich auch Freerider, dessen Ordnungsfunktion ohne die großen Garantiemächte nicht hätte geleistet werden können. Allein hätte es die für diese Garantie notwendigen Militärausgaben nicht aufbringen können.

3.5. Extern verursachter Niedergang

Der Niedergang des genuesischen Weltsystems⁵⁰ war demzufolge auch weniger ein Vorgang, der auf innergenuesische Faktoren, gar auf imperiale Überdehnung zurückzuführen ist. Er ist in externen Umständen zu suchen. Die Mitte des 14. Jahrhunderts wieder aufflammenden Seekriege mit Venedig sind dabei eher zweitrangig und nur, soweit der mediterrane Schauplatz isoliert betrachtet wird, als Hegemonialkonflikt II zu interpretieren. Auch erstreckte sich die Phase des relativen Nieder-

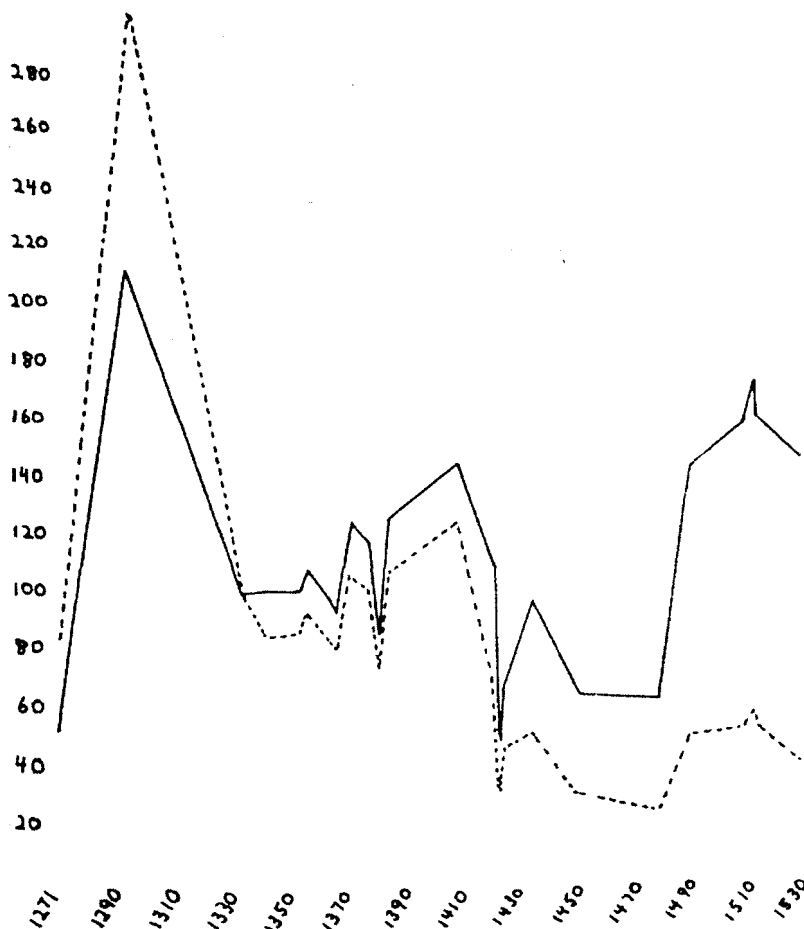
⁴⁹ Vgl. dazu Geoffrey C. Gunn, *First Globalization: The Eurasian Exchange, 1500–1800*. Lanham 2003.

⁵⁰ Vgl. dazu Benjamin Z. Kedar, *Merchants in Crisis: Genoese and Venetian Men of Affairs and the Fourteenth-Century Depression*. New Haven 1976.

gangs wie schon die des Aufstiegs über einen langen Zeitraum. Er kann von 1348, dem Ausbruch der Pest in Caffa und Genua, bis maximal 1453, der Eroberung von Konstantinopel durch die Osmanen datiert werden.

Der Höhepunkt der spätmittelalterlichen kommerziellen Expansion war um die Wende vom 13. zum 14. Jahrhundert erreicht. Die anschließende Stagnation ging Mitte des 14. Jahrhunderts in eine Phase der Depression über. Dieser allgemeine Trend spiegelt sich in den wenigen verfügbaren Daten über das Volumen des Außenhandels der Kommune Genua wider. Auch wenn bezüglich der Zuverlässigkeit dieser Daten Vorsicht angebracht ist, so scheint doch der Trend zu stimmen, da er mit anderen qualitativen Indikatoren übereinstimmt.

Abb. 3.4: Der Seehandel von Genua 1271-1530 (Indexwerte)



Quelle: Lopez 1964, S. 452; 1334=100

Demnach wurde 1293 ein steiler Gipfel im Umfang⁵¹ des Handels erreicht. Es folgte ein rapider Absturz bis 1345, eine Erholung bis 1410 und danach ein weiterer Rückgang. Der Indexwert 100 des Jahres 1334 wurde nach 1420 nicht mehr erreicht. Der Umstand, dass es nach 1325 bis 1416 zu keinem weiteren Hafenausbau gekommen ist, bestätigt diesen Trend.

Die Gründe für das Ende der kommerziellen Expansion in Europa sind vielfältig, hängen aber miteinander zusammen. An erster Stelle ist der schrittweise Verfall der Mongolenherrschaft und die Expansion Tamerlans zu nennen. Der unmittelbare Effekt war die Unterbrechung der Überlandroute durch Zentralasien. Die nach Asien orientierten Häfen am Schwarzen Meer verloren ihren Wert. Der Fernhandel musste nach 1345 wieder durch das ägyptische Nadelöhr und bedurfte damit der ungeliebten arabischen Mittelsmänner auf der Südroute. In der Unterbrechung der Nordroute wie der Mittelpassage liegt der eigentliche Grund, warum die Europäer im 15. Jahrhundert eine neue Alternative im Westen, nämlich den direkten Seeweg nach Indien suchten. Diese Feststellung gilt auch in umgekehrter Richtung. Die Chinesen suchten nach der Konsolidierung der Ming-Herrschaft die Wiederherstellung des kommerziellen Kontakts zu den Arabern auf dem Seeweg und drangen bis Hormuz, Aden und sogar Mekkah vor. Auch der Endpunkt des Systems, Westeuropa, war ihnen zumindest bekannt.

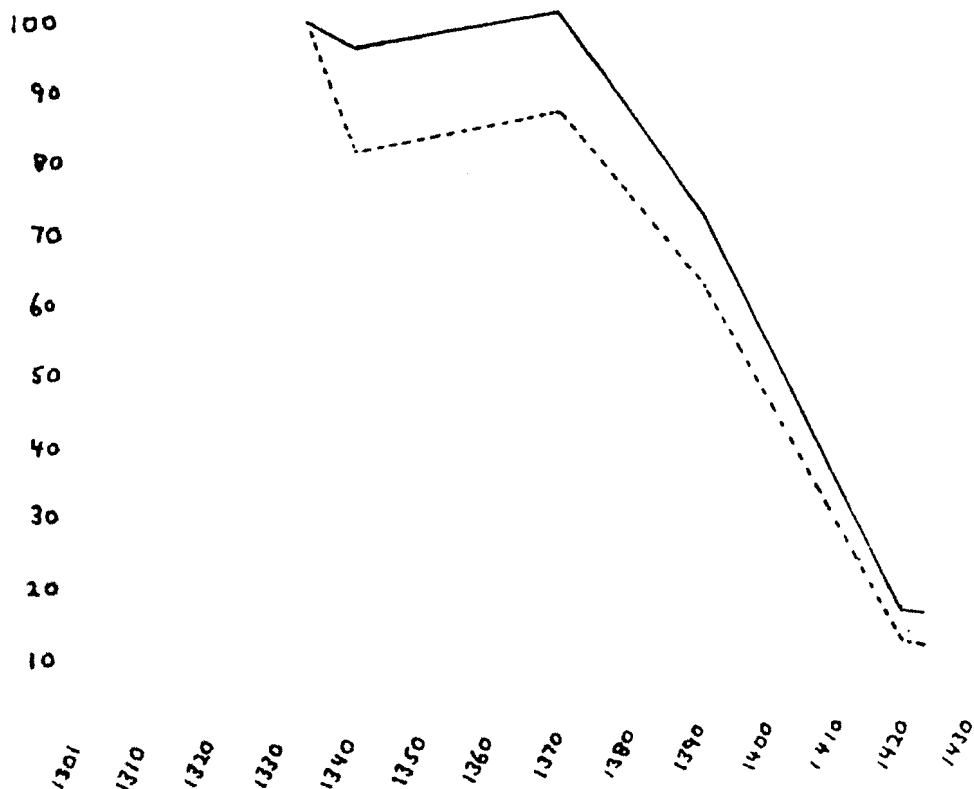
Noch gravierender, insbesondere wegen der Abruptheit ihres Auftretens, war die Ausbreitung der Pest in Europa⁵². Diese gelangte 1347 sowohl auf der Karawanen- wie auf der Seeroute nach Europa, pflanzte sich entlang der innereuropäischen Handelswege fort und wütete bis 1350. Am Ende war etwa ein Drittel der europäischen Bevölkerung dahingerafft. Genuas Bevölkerung

⁵¹ Ob hier das Volumen oder der Wert gemeint ist, bleibt unklar.

⁵² Vgl. dazu Ole J. Benedictow, *The Black Death 1346-1353: The Complete History*. Woodbridge 2004.

lung war auf 45.000 Einwohner gesunken. Die Wege der Pest lassen sich gut nachvollziehen. Caffa und Genua waren regelrechte Einfallstore, deren Bevölkerung geradezu halbiert wurde⁵³. Binnen eines Jahres war sie mit den Galeeren von Genua nach Southampton, dem wichtigsten Hafen in England gelangt, um sich von dort weiter auszubreiten. Damit haben wir zwei wichtige Faktoren identifiziert. Der dramatische Rückgang der Bevölkerung und ein entsprechendes Schrumpfen des Binnenmarkts im Verbund mit der Beeinträchtigung des Fernhandels. Der Rückgang des Handels von Pera, Genuas Kolonie am Eingang des Schwarzen Meeres, macht den Verfall besonders deutlich, weil hier der Faktor Pest und das Ende der Pax Mongolica unmittelbar zusammenwirkten.

Abb. 3.5: Der Seehandel von Pera 1301-1430 (Indexwerte)



Quelle: Lopez 1964, S. 453; 1334=100

⁵³ Alwyn A. Ruddock, *Italian Merchants and Shipping in Southampton 1270-1600*. Southampton 1951, S. 36.

Umgekehrt führte die Pest auch zu einer makabren Sonderkonjunktur, nämlich dem Aufschwung des Sklavenhandels aus der Schwarzmeerregion. Die schrumpfende Bevölkerung rief in Italien (!) wie in Ägypten einen Anstieg in der Nachfrage nach Sklaven hervor. Dies war der tiefere Grund, warum parallel zur Ausbreitung der Pest in Europa der Krieg zwischen Genua und Venedig wieder aufflackerte. Es handelte sich weniger um einen hegemonialen Ausscheidungskampf als vielmehr um einen Verteilungskampf um die schrumpfenden Märkte. 1350-1355 im dritten und 1378-1381 im vierten Seekrieg (Chioggia-Krieg) kam es zu heftigen Gefechten, in die auch diverse europäische Mächte als Bündnispartner verwickelt waren. Nach wechselseitigem Schlachtenglück suchte Genua die Entscheidung durch den Versuch, die Lagune zu blockieren und die Stadt Venedig zu besetzen. Diese tödliche Strategie wurde von Venedig in einer beispiellosen Kraftanstrengung gekontert, indem man seinerseits die genuesischen Landungstruppen in Chioggia am südlichen Ende der Lagune einschließen konnte. Ergebnis war der Friede von Turin (1381), der im Grunde das Patt des Friedens von Mailand (1299) bestätigte, auch wenn diesmal eher Venedig als Genua der Hauptnutznießer war. Der Turiner Friede bedeutete nämlich den endgültigen Abschied Genuas vom Orienthandel im östlichen Mittelmeer und die neuerliche Hinwendung nach Westen in Richtung Atlantik. Venedig hingegen verblieb als im Mittelmeer einzige Handelsmacht, die weiterhin das Scharnier zwischen Europa und Asien bildete, solange bis die portugiesische Konkurrenz sich auf der Atlantikroute etablierte und Antwerpen als Umschlagplatz für den Gewürzhandel aufbaute.

Parallel dazu musste sich Genua aber auch im Westen neuen Herausforderungen stellen. Da war einmal die Piraterie, die von der Barbaresken-Küste in Nordafrika ihren Ausgang nahm. Seit 1344 waren genuesische Kaufleute zur Abwehr der Piraten gehalten, ihre Schiffe zu bewaffnen. 1390 kam es zu einer als "Kreuzzug" deklarierten Strafaktion gegen Tunis, die das Prob-

lem aber auch nicht dauerhaft zu lösen vermochte. Die Muslime, im westlichen Mittelmeer in die Defensive gedrängt, verlegten sich auf Einzelaktionen, wobei die Trennung zwischen maritimen Guerilla-Aktionen im Kampf gegen die "Ungläubigen" und bloßer Seeräuberei kaum zu ziehen war – ganz so wie umgekehrt die genuesischen "Merchant Adventurers" an der Grenze von Fernhandel und Freibeuterei operierten.

Eine neue Konkurrenz erwuchs aus Florenz, das im Jahre 1406 Pisa erobert hatte und damit auch in Besitz des pisanischen Hafens an der Arno-Mündung gekommen war. Den finalen Stoß für das genuesische Kolonialsystem bedeutete allerdings erst die Eroberung Konstantinopels durch die Osmanen 1453. Genuesische Söldner waren die letzten Verbündeten, die mithalfen, die Stadt zu verteidigen, während eine venezianische Flotte (absichtlich?) zu spät auf dem Kampfplatz erschien. Damit war das Byzantinische Reich endgültig an sein Ende gelangt, war Genua von seinen Kolonien im Schwarzen Meer abgeschnitten. Damit wurde auch die Holzversorgung aus dem Schwarzmeerraum, Rückgrat der Werftindustrie, zum Problem. Dass die Casa di San Giorgio im gleichen Jahre die zentrale Verwaltung der genuesischen Kolonien übernahm, kann als letzter administrativer Rettungsversuch des Kolonialsystems angesehen werden. Das schließliche Ende markierte die Eroberung Caffas durch die Osmanen im Jahre 1475.

Die externen Faktoren, die für den Niedergang verantwortlich zu machen sind, wurden durch die politische Verfasstheit im Innern verstärkt. Hier ist vor allem der anhaltende Konflikt zwischen Guelfen und Ghibbelinen zu nennen. Daneben kam es zwischen 1413 und 1453 zu 13 Aufständen gegen das plutokratische Stadtregiment. Entscheidend war aber, dass sich in der Krise rächte, dass Genua im Vergleich zu Venedig nur einen schwachen Staat ausgebildet hatte. Die Kommune Genua verfügte kaum über eigene Einkünfte und entsprechend nur über einen mi-

nimalen Staatsapparat, der aus einem Gesamtinteresse heraus hätte gegensteuern können. Der Liberalismus der Stadt, der den Innovationsgeist beflügelt und die ungehemmte Expansion befördert hatte, musste versagen, wenn es in der Krise darauf ankam, dem Niedergang entgegenzusteuern.

Doch auch der Begriff Krise ist relativ. Von einem dramatischen Absturz, gar einem Kollaps, der im Fall des Mongolenreiches zu dessen raschen Ende geführt hatte, konnte keine Rede sein. Der genuesische Niedergang war ein schleichender, und er wurde kompensiert durch neoliberale strategische Umorientierung. Die eine war die Westorientierung. Spanien und Portugal, Flandern und England wurden seitdem zu den wichtigeren Handelspartnern. Flandern allein nahm zeitweise 25 Prozent des gesamten genuesischen Handels auf. Dahinter stand der Aufstieg Brügges und der Abstieg der Champagne. Der Seeweg nach Norden hatte den Überlandhandel verdrängt, ein Phänomen, das sich im 16. Jahrhundert mit der Entdeckung des Seewegs nach Indien im Hinblick auf die Levante wiederholen sollte. Orientierung nach Westen hieß auch, dass sich viele Genuesen in Sevilla, Cadix und Lissabon niederließen, den neuen iberischen Ausfalltoren in Richtung Atlantik, und dass Genuesen die Atlantikinseln Madeira, die Kanaren und die Azoren für Portugal (wieder) entdeckten. In der Folge wurde das in Sizilien, Zypern, Kreta und Malta (ebenfalls von Genuesen) erprobte System der Zuckerplantagen auf die Atlantikinseln ausgedehnt. Diese Diffusion einer kolonialen Innovation sollte später jenseits des Atlantiks in der Karibik und in Nordbrasilien fortgesetzt werden. Damit fanden auch die Sklaverei und der Sklavenhandel ihre Fortsetzung. Die These von der Neuerfindung der Sklaverei in der Neuen Welt ist angesichts dieser durch die Italiener vermittelten Kontinuitäten aus dem Mittelalter nicht haltbar. Die Suche des Seewegs nach Indien stand im gesamten 15. Jahrhundert ganz oben auf der Agenda unter maßgeblicher Beteiligung von Genuesen, ohne deren technischen Input die portugiesische Expansion

kaum denkbar gewesen wäre. 1493/1499, also parallel zu Kolumbus, dessen Reisen von seiner Heimatstadt Genua finanziert wurden, und Vasco da Gama unternahmen Genuesen zwei kommerzielle Seereisen nach Asien auf der Route über das Rote Meer. Auch wenn sie bis Sumatra gelangten, so war das Ergebnis doch ein Fehlschlag⁵⁴. Damit war Genua endgültig aus dem Orient-Handel ausgeschieden, der seitdem von den neuen Konkurrenten Venedig und Portugal mit wechselndem Erfolg betrieben wurde.

Ganz anders im Westen. Der genuesische Handel mit England erreichte erst 1460 seinen Höhepunkt. Seitdem regte sich allerdings ein weiterer neuer Akteur im Norden. England ergriff erste protektionistische Maßnahmen zugunsten seiner Kaufleute. Der Außenhandel durfte nur noch auf englischen Schiffen abgewickelt werden, eine Frühform der Navigationsakte, die zuerst gegen die genuesische und erst später gegen die niederländische Konkurrenz gerichtet war. Konsequenterweise muss man deshalb konstatieren, dass die Position Genuas bzw. der italienischen Seestädte insgesamt gar nicht so sehr von Portugal und Spanien, an deren Expansion man auf vielfältige Weise teilhatte, sondern eher von den Niederländern und Engländern abgelöst wurde⁵⁵.

Konsequenz der Westorientierung war für Genua ein regelrechter Systemwechsel innerhalb des Fernhandels. Anstelle des Orient-handels mit Luxusgütern trat der Okzidenthandel mit Massengutfrachtgütern: Wolle und Textilien aus Nordeuropa gegen die Produkte des Mittelmeers. Damit war für Genua das Zeitalter der Galeere beendet. Seitdem wurden im Fernhandel nur noch Karacken eingesetzt, Vorbild für die portugiesische und spanische Handelsschifffahrt. An die Stelle der Kriegsgaleere trat die mit Kanonen bestückte Galeone, ein Schiffstyp, der ebenfalls in Genua entwickelt worden war. Dieser eröffnete für die

⁵⁴ Scammel 1981, S. 171.

⁵⁵ So auch van der Wee 1999, S. 15.

Seekriegsführung ganz neue Perspektiven, die aber von Portugal und Spanien und nicht mehr von Genua wahrgenommen wurden. Venedig hingegen unterhielt noch 1495 ein staatliches Galeerenetz im Mittelmeer und bediente noch bis 1534 die beiden letzten Routen nach Alexandria und Beirut, die trotz des portugiesischen Eindringens in den Indik noch lange Zeit profitabel blieben.

Diesen neuerlichen Entwicklungen begegnete Genua mit einem zweiten strategischen Schwenk, der von späteren ehemaligen Handelsmächten nur zu bekannt ist, nämlich der Verlagerung auf internationale Finanzdienstleistungen. Genua stieg auf zum Finanzzentrum der katholischen Welt. Vor allem die kolonialen und militärischen Aktivitäten Spaniens wurden von Genua finanziert. Dieser Umstand wirft die berechnete Frage auf, wer in dieser Beziehung eigentlich hegemonial und wer abhängig war.

Der langsame Abstieg Genuas macht deutlich, dass es nur beschränkt in das hegemonietheoretische Modell passt. Auf den Zerfall der mittelalterlichen internationalen Ordnung nach 1350 - Ende der Pax Mongolica, Vorrücken der Osmanen, Ende des Byzantinischen Reiches im Osten und fortschreitende Reconquista, das Auftreten neuer Akteure Portugal, Kastilien und Aragon, der Niederländer und schließlich sogar der Engländer im Westen - konnte man nur reagieren, sich den neuen Verhältnissen nur noch anpassen, wobei die technische, kommerzielle und finanzielle Leistungsfähigkeit weiterhin optimal eingesetzt wurde. Aber Genua war trotz aller beeindruckenden Leistungen als kleinste der damaligen global cities, als kleinste in der Geschichte der Seemächte, nicht in der Lage, selber weiter eine hegemoniale Ordnung zu unterhalten und aus eigener Kraft internationale öffentliche Güter bereit zu stellen. Welthandelsmacht blieb es zweifellos noch lange, Freerider aber auch.

FORSCHUNGSBERICHTE

aus dem Institut für Sozialwissenschaften (ISW)

Das Institut für Sozialwissenschaften gibt Forschungsberichte heraus, die die Forschungsarbeiten der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen dokumentieren. Die Nummern 1-15 sind als Forschungsberichte des Seminars für Politikwissenschaft und Soziologie erschienen.

1. Krieger, Ingrid/Lompe, Klaus: Zur Lebenslage von Frauen in Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen - ein Ost-West-Vergleich. Erste Interpretation empirischer Ergebnisse und Konsequenzen für die Instrumente des „zweiten“ Arbeitsmarktes. November 1993. 2. Aufl. April 1994. 52 S.
2. Lompe, Klaus (Hrsg.): "Von der Automobilregion zur Verkehrskompetenzregion". Die Region als politisches und ökonomisches Handlungsfeld für die Steuerung politischer, sozialer und technologischer Innovationen. Januar 1994. 3. Aufl. April 1994. 52 S.
3. Vogel, Ulrike: Fachengagement und Studienerfolg bei Ingenieurstudentinnen und -studenten. Zur Entwicklung verallgemeinerungsfähiger Aussagen in einer qualitativen Studie. April 1994. 30 S.
4. Menzel, Ulrich: Der Flug des Drachen. Nachholende Modernisierung in Ostasien aus entwicklungspolitischer Perspektive. Mai 1994. 83 S. (vergriffen)
5. Lompe, Klaus/Blöcker, Antje/Lux, Barbara/Syring, Oliver: Neue Formen der Kooperation und der wissenschaftlichen Politikberatung in der Region - Wirkungen und Folgeaktivitäten des HBS-Projektes: "Regionale Bedeutung und Perspektiven der Automobilindustrie" unter besonderer Berücksichtigung der Gewerkschaften als regionale Akteure der Wirtschafts- und Strukturpolitik in Südostniedersachsen. September 1994. 125 S.
6. Hummel, Hartwig: Weltmacht wider Willen? Japan in der internationalen Politik der neunziger Jahre. Januar 1995. 40 S.
7. Lompe, Klaus (Hrsg.): "Perspektiven der Regionalisierung der Strukturpolitik in Niedersachsen". Dokumentation eines Workshops am 21.10.1994 in Braunschweig. Februar 1995. 103 S.
8. Lompe, Klaus/Warnecke, Dirk: "Die Verarbeitung von nachwachsenden Rohstoffen als Diversifikationsstrategie zur Beschäftigungssicherung in der Region Südostniedersachsen? - Dokumentation eines Symposiums am 9.2.1995 in Wolfsburg/Fallersleben. Juni 1995. 100 S.
9. Vogel, Ulrike: Zur Qualifikation von Studentinnen und Studenten der Ingenieurwissenschaften. Empirische Ergebnisse. September 1995. 40 S.
10. Gambe, Annabelle/Hummel, Hartwig/Menzel, Ulrich/Wehrhöfer, Birgit: Die Ethnisierung internationaler Wirtschaftsbeziehungen und daraus resultierende Konflikte. Entwurf eines Forschungsprojekts. Oktober 1995. 32 S.
11. Hummel, Hartwig/Wehrhöfer, Birgit: Geopolitische Identitäten. Kritik der Ethnisierung einer sich regionalisierenden Welt als paradigmatische Erweiterung der Friedensforschung. Januar 1996. 33 S.
12. Lompe, Klaus/Mangels-Voegt, Birgit/Düsing, Ralf/Fricke, Gerald/Vlcek, Olaf: Zur Diskussion abnehmender Handlungsfähigkeit des Zentralstaates und der Rolle neuerdezentraler Verhandlungssysteme. Februar 1996. 136 S.
13. Menzel, Ulrich: Lange Wellen und Hegemonie. Ein Literaturbericht. 2. Aufl. November 1996. 58 S.
14. Gambe, Annabelle: Overseas Chinese Entrepreneurship in Southeast Asia. November 1996. 145 S.
15. Vogel, Ulrike/Capello, Claudia: Zur Steigerung der „Attraktivität“ des Ingenieurstudiums. Vorarbeiten zu einem empirischen Projekt. Dezember 1996. 45 S.
16. Hummel, Hartwig: „Japan Bashing“. Die Ethnisierung der Handelsbeziehungen zu Japan im politischen Diskurs der USA. Februar 1997. 68 S.
17. Wehrhöfer, Birgit: Der französische Migrationsdiskurs als Beitrag zur ethnischen Grenzziehung Europas. Februar 1997; 2. Aufl. Juli 1998. 87 S.
18. Menzel, Ulrich: The West Against the Rest. Samuel Huntingtons Rekonstruktion des Westens. Mai 1997; 3. überarb. u. erw. Aufl. August 2003. 42 S.

- 19.Lompe, Klaus/Schirmacher, Andrea/Warnecke, Dirk: Regionales Risikokapital und Existenzgründung. September 1997. 185 S.
- 20.Menzel, Ulrich unter Mitarbeit von Katharina Varga: Theorie der Internationalen Beziehungen: Einführung und systematische Bibliographie. Oktober 1997. 3. Aufl. Oktober 1998. 151 S.
- 21.Hummel, Hartwig: Der neue Asianismus. Die Ethnisierung der Handelsbeziehungen zu den USA im politischen Diskurs Japans. November 1997. 76 S.
- 22.Gambe, Annabelle: Competitive Collaboration: Western Liberal and Overseas Chinese Entrepreneurship in Southeast Asia. November 1997. 101 S.
- 23.Wehrhöfer, Birgit: Das Ende der Gemütlichkeit. Ethnisierung im deutschen Migrationsdiskurs nach dem Ende des Ost-West-Konflikts. November 1997. 121 S.
- 24.Gambe, Annabelle/Hummel, Hartwig/Menzel, Ulrich/Wehrhöfer, Birgit: "Kampf der Kulturen" in den internationalen Wirtschaftsbeziehungen? Februar 1998. 2. Aufl. Oktober 1998. 95 S.
- 25.Vogel, Ulrike/Capello, Claudia/Meinel, Tanja/Brants, Oliver/Carsten, Ingo: Zum Interesse am Technikstudium bei Gymnasiastinnen und Gymnasiasten. April 1998. 91 S.
- 26.Lompe, Klaus (Hrsg.): Verbundspezifische Projekte im Rahmen regionalisierter Strukturpolitik in Nordrhein-Westfalen. Dokumentation eines Workshops am 12.11.1998. Januar 1999. 59 S.
- 27.Dietz, Bernhard/Menzel, Ulrich: "Brandstifter" oder Anwälte des demokratischen Friedens? Die Rolle der Medien in bewaffneten Konflikten. Untersucht anhand politischer Entscheidungsprozesse der deutschen Bundesregierung in ausgewählten militärischen Konflikten der 1990 Jahre. Entwurf eines Forschungsprojekts. März 1999. 2. Aufl. Februar 2001. 34 S.
- 28.Vogel, Ulrike/Capello, Claudia /Meinel, Tanja/Brants, Oliver/Carsten, Ingo: Zur Steigerung der Attraktivität des Ingenieurstudium. Bericht über Maßnahmen im Studium. März 1999. 127 S.
- 29.Okfen, Nuria: Das Asia-Europe-Meeting – Eine neue Partnerschaft? März 1999. 2. Aufl. Januar 2000. 95 S.
- 30.Menzel, Ulrich: Jenseits des Staates oder Renaissance des Staates? Zwei kleine politische Schriften. März 1999. 2. Aufl. Januar 2000. 59 S.
- 31.Vogel, Ulrike/Meinel, Tanja/Capello, Claudia/Brants, Oliver/Thomas, Dirk: Zur Effizienz des Magisterstudiengangs an der TU Braunschweig. März 1999. 48 S.
- 32.Lipper, Tobias: Die Realität des Virtuellen. Grundüberlegungen zur empirischen Usenet-Forschung. Mai 1999. 53 S.
- 33.Hummel, Hartwig: Schwindet die Bedeutung der UNO? Juli 1999. 21 S.
- 34.Rehfeld, Dieter: Regionalisierungsprozesse – eine Zwischenbilanz. Februar 2000. 52 S.
- 35.Dietz, Bernhard: Medienberichterstattung, "Öffentliche Meinung" und Außenpolitik. Grundelemente eines interdisziplinären Forschungsansatzes. Februar 2000. 48 S.
- 36.Vogel, Ulrike/Hinz, Christiana/Brants, Oliver/Thomas, Dirk: Befragungen von Absolventinnen und Absolventen sowie Studierenden zur "Attraktivität" des Ingenieurstudiums. März 2000. 57 S.
- 37.Vogel, Ulrike/Fröhlich, Evelin: Frauen und Männer im Ehrenamt im Landkreis Gifhorn. März 2000. 53 S.
- 38.Matthias, Maik: Internet Governance. Der Wandel des Domain Name Service. April 2000. 87 S.
- 39.Menzel, Ulrich: Eurozentrismus versus ReOrientierung. Die Rückkehr der großen Theorie in die entwicklungspolitische Debatte. Oktober 2000. 30 S.
- 40.Vogel, Ulrike/Fröhlich, Evelin: Frauen und Männer im neuen Ehrenamt im Landkreis Gifhorn. November 2000. 40 S.
- 41.Kämmer, Olaf: Internet oder Chinanet. Chinesische Datennetze zwischen Modernisierungserfordernis und staatlichem Kontrollanspruch. Dezember 2000. 43 S.
- 42.Vogel, Ulrike/Hinz, Christiana/Thomas, Dirk: Studienprobleme und Gefahren des Studienabbruchs im Ingenieurstudium. Februar 2001. 90 S.
- 43.Priesemann, Christina/Vogel, Ulrike/Hahn, Manuela/Wenzel, Gabriele/Priesemann, Thomas: Lokale Abfallwirtschaft und Entsorgungsverhalten von Frauen und Männern. Juni 2001. 238 S.
- 44.Böckmann, Britta/Rademacher, Horst/Schramm, Michael: Innovative Berufs- und Ausbildungsaktionen für Straffällige, Abschlussbericht der wissenschaftlichen Begleitung eines Projekts des Nds. Justizministeriums und der Europäischen Kommission als EU-Projekt nach Art. 6 der ESF-Verordnung. Januar 2002. 184 S.
- 45.Rölke, Peter: Mitbestimmung 2000 (I). Methoden- und Ergebnisbericht einer Belegschaftsumfrage bei der Salzgitter AG/PPS. Dezember 2001. 141 S.

46. Heinrich, Katharina/Vogel, Ulrike: Bildungsentscheidungen nach Schicht und Geschlecht. Eine empirische Untersuchung zu Studierenden der Ingenieurwissenschaften an einer Fachhochschule. März 2002. 172 S.
47. Menzel, Ulrich unter Mitarbeit von Stefan Jahns: Ausländische Studierende an der TU Braunschweig. Bestandsaufnahme und hochschulpolitische Empfehlungen. März 2002. 154 S.
48. Rölke, Peter: Mitbestimmung 2000 (II). Methoden – und Ergebnisbericht einer Belegschaftsumfrage bei der EKO Stahl GmbH. März 2002. 169 S.
49. Lompe, Klaus (Hrsg.): Bilanz und Perspektiven der Montanmitbestimmung. Dokumentation eines Symposiums am 1.3.2002, Oktober 2002. 116 S.
50. Vogel, Ulrike/Hinz, Christiana: Biographische Erfahrungen und Karriere-Entscheidungen bei Frauen auf dem Weg in Führungspositionen der Wissenschaft. Februar 2003. 196 S.
51. Huk, Thomas: Multimediales Lernen – ein Überblick über die Forschungslandschaft, Juni 2003. 34 S.
52. Huk, Thomas/Lipper, Tobias/Steinke, Mattias/Floto, Christian: CRIMP: Medienwissenschaftliche Untersuchung multimedialer Lernsoftware – ein Forschungsansatz. Juni 2003. 42 S.
53. Menzel, Ulrich: Die neue Hegemonie der USA und die Krise des Multilateralismus. Juni 2003. 60 S. 2. Aufl. Dezember 2003.
54. Loges, Bastian: Gibt es ein Regime humanitärer Intervention unter dem Dach der Vereinten Nationen? September 2003. 88 S. 2. Aufl. Januar 2005.
55. Lompe, Klaus/Weis, Hinrich: Arbeits-Stadt-Region 2030 Südostniedersachsen. Oktober 2003. 142 S.
56. Blöcker, Antje: ArbeitnehmerInnen – Beteiligung an Regionalisierungsprozessen in Südostniedersachsen und Südniedersachsen. Oktober 2003. 46 S.
57. Loges, Bastian/Menzel, Ulrich/Ulbricht, Sascha: Die Debatte um humanitäre Intervention, die Doktrinen der USA und die Regimebildung durch die Vereinten Nationen. Dezember 2003. 43 S.
58. Burges, Katharina: Internationale Beziehungen in Deutschland. Vorgeschichte und institutionelle Anfänge bis zum Beginn der 1960er Jahre. Mit einem Vorwort von Ulrich Menzel. Februar 2004. 203 S.
59. Menzel, Ulrich: Anarchie der Staatenwelt oder hegemoniale Ordnung? Mai 2004. 26 S.
60. Vogel, Ulrike/Hinz, Christiana: Karrieren von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern an Hochschulen. Ergebnisse einer repräsentativen Befragung in den Fachgebieten Mathematik und Sozialwissenschaften. Juli 2004. 215 S.
61. Loges, Bastian: Die Neue Weltordnung und das Regime humanitärer Intervention, Die Politik der USA im UN-Sicherheitsrat 1989-1991, September 2004. 62 S.
62. Köhne-Finster, Sabine: „Und es kommt jeden Tag etwas Neues auf mich zu.“ Eine empirische Untersuchung zur Lebenssituation ehemaliger Wohnungsloser im Westlichen Ringgebiet/ Braunschweig. Januar 2005. 93 S.
63. Thobaben, Henning: Der Wasserkonflikt im Jordanbecken. Kooperationspotentiale im Wassersektor als Beitrag zur Lösung des Nahostkonflikts? Februar 2005. 115 S.
64. Köhne-Finster, Sabine: Genderaspekte in der sozialen Stadtteilentwicklung, August 2005. 65 S.
65. Heere, Gerald: Ulrich Menzel – Werke und Wirkungen 1974-2005. Oktober 2005. 258 S.
66. Stübiger, Steffen: Humanitäre Interventionen als Bestandteil von US-Sicherheitsstrategie von 1990 bis 2004. Oktober 2005. 146 S.
67. Rebe, Bernd: Lernbuch des Urheberrechts. Dargestellt in Schaubildern und Fallbeispielen aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs. Januar 2006. 205 S.
68. Köhne-Finster, Sabine (Hrsg.): Das Siegfriedviertel in Braunschweig. Eine sozialräumliche Betrachtung. Februar 2006. 165 S.
69. Menzel, Ulrich: Globalisierung und Global Governance I: Foliensatz zur Vorlesung im WS 2005/06. März 2006. 188 S.
70. Menzel, Ulrich: Globalisierung und Global Governance II: Foliensatz zur Vorlesung im SS 2006. September 2006. 146 S.
71. Birke, Gero: Nationale und internationale Ansätze zur Regulierung von Private Military Companies. September 2006. 175 S.

- 72.Himmelman, Gerhard: Wandlung des „Modells Deutschland“ zur „Shareholder-Gesellschaft“. Die „Deutschland AG“ im Prozess der Globalisierung/Internationalisierung. September 2006. 27 S.
- 73.Gunkel, Adrian/Krieger, Ingrid: Studentische Lebenslagen an der TU Braunschweig – Lebenslagen auf dem Grenzniveau? Empirische Ergebnisse einer Untersuchung unter Studentinnen und Studenten der TU und HBK. Januar 2007. 56 S.
- 74.Eichner, Detlef: Politikdidaktische Zugänge im Kontext von Ökonomie und Gesellschaft am Beispiel von Betriebs- und Berufserkundungen in Kindertagesstätten und Kindergärten. Februar 2007. 31 S.
- 75.Menzel, Ulrich: Internationale Politische Ökonomie (IPÖ). Foliensatz zur Vorlesung im WS 2006/07. März 2007. 203 S.
- 76.Mangels-Voegt, Birgit/Paul, Regine: Politikvermittlung und Fernsehen in Deutschland. Zwischen „gewollter“ Entpolitisierung und verfassungsrechtlicher Bindung an den Willensbildungsauftrag. März 2007. 48 S.
- 77.Mangels-Voegt, Birgit/Paul, Regine: Herausforderung demografischer Wandel. Nachhaltige Handlungsstrategien für die Arbeitswelt. März 2007. 46 S.
- 78.Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 1: Song-China 960-1204. April 2007. 49 S.
- 79.Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 2: Pax Mongolica 1230 – 1350 und die Globalisierung vor der Globalisierung. Juni 2007. 58 S.
- 80.Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 3: Genua und die mediterrane Weltwirtschaft 1261 – 1350. September 2007. 63 S.

Die Forschungsberichte können beim Institut für Sozialwissenschaften zum Selbstkostenpreis zzgl. 7% Mehrwertsteuer + Portokosten bestellt werden.

Anschrift: Bienroder Weg 97, 38092 Braunschweig, Tel. 0531-391-8917, Fax 0531-391-8918

